

LES TRANSPORTS DU CHARBON EN FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 15 Novembre 1929, à 14 heures

PAR

Jean GUYOT

Président : M. William OUALID, Professeur.

Suffragants : M. Roger PICARD, Professeur.

M. PIROU, Professeur.

IMPRIMERIE LES PRESSES MODERNES

43, Rue de Maubeuge

PARIS

1929

**LES TRANSPORTS DU CHARBON
EN FRANCE**

LES TRANSPORTS DU CHARBON EN FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 15 Novembre 1929, à 14 heures

PAR

Jean GUYOT

Président : M. William OUALID, Professeur.

Suffragants : M. Roger PICARD, Professeur.

M. PIROU, Professeur.

IMPRIMERIE LES PRESSES MODERNES

45, Rue de Maubeuge

PARIS

1929

**La Faculté n'entend donner aucune approbation ni
improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces
opinions doivent être considérées comme propres à
leurs auteurs.**



INTRODUCTION

Pendant la guerre et pendant les années de trouble monétaire que vient de subir l'économie nationale, les différentes lois qui régissent la production avaient perdu leur valeur respective.

Pendant ces années, les résultats de la production se mesuraient surtout en quantité alors qu'en période d'équilibre économique ils doivent se mesurer dans les deux dimensions : résultats financiers obtenus par rapport à la quantité produite.

Peu à peu, cependant, l'assainissement progressif du marché monétaire français et le retour à la normale des échanges internationaux obligeaient les entreprises industrielles à établir d'une façon plus serrée les comptes d'exploitation et à comprimer au maximum les éléments de leurs prix de revient.

Cette notion des prix de revient qui avait disparu complètement pendant la guerre, et qui pendant les années suivantes est restée dans l'ombre par suite des troubles d'ordre monétaire ou économique qui ont faussé

L'ordre de la production, réapparaît aujourd'hui en plein jour et est l'objet de toutes les préoccupations des chefs d'industrie.

Or, dans l'ensemble des facteurs qui viennent concourir à l'établissement de ces prix de revient, la houille en France se présente au premier plan, son utilisation s'impose dans la plupart des industries et les sommes dépensées pour l'acquérir représentent un élément considérable du coût de production.

La nécessité apparaît donc impérativement d'obtenir au prix minimum les tonnages de houille destinés à l'industrie.

Or, entre le prix de la houille prise sur le carreau de la mine et son prix lorsqu'on la considère livrée au lieu d'utilisation, il existe une différence très importante due à la disposition géographique des mines productrices et au caractère physique primordial dans le cas d'espèce du charbon : son poids.

La houille, marchandise pondéreuse, fait l'objet de mouvements considérables ; elle est transportée par voies ferrées, par la navigation fluviale, elle est manutentionnée dans les ports, elle est transportée par mer sur des distances souvent très longues (établissement de dépôts de soutes).

Par suite de ces transports et de ces manutentions nombreuses, la valeur du charbon au lieu de produc-

tion s'accroît de la valeur des services fournis par toutes les industries qui ont coopéré à sa mise à la disposition de l'industrie ou de la consommation privée.

Supposons un industriel fabriquant tel produit demi-ouvré, la vitalité de son exploitation résultera d'un équilibre réalisé entre la valeur du produit qu'il fabrique, c'est-à-dire de son prix de vente normal à tel instant déterminé et le prix des divers éléments s'intégrant à la fabrication.

Etant donné ce prix de vente, l'industriel décomposera la valeur des éléments qu'il a incorporés dans sa fabrication et donnera à chacun de ces facteurs une valeur déterminée.

Si, pour le charbon, sa valeur lors de sa mise à la disposition de l'industrie est supérieure à la valeur que peut lui accorder l'industriel, la marche de la production sera faussée, son équilibre disparaîtra à moins cependant que le prix de vente du produit fabriqué n'augmente.

Mais cette variation du prix de vente de l'objet fabriqué est un fait général résultant de l'établissement du prix courant, tandis que la valeur des frais de transport ajoutée à la valeur du charbon au lieu d'extraction est un fait particulier qui varie avec la disposition géographique de la mine ou de l'industrie cliente; il apparaît donc nécessaire au plus haut point

de diminuer l'importance des frais qui vont résulter de ces manutentions et de ces transports.

A ce point de vue, nous pourrions examiner les conditions dans lesquelles se présentent les productions françaises et étrangères sur le marché français, particulièrement celui du centre de la France, examiner les avantages dont profite chacune de ces productions et essayer de dégager les raisons pour lesquelles telle ou telle production doit être de préférence favorisée.

D'autre part, la répercussion des transports de houille sur la valeur du charbon s'exerce à un autre point de vue : l'industriel qui passe commande de telle ou telle qualité de charbon, désire obtenir à la réception de la marchandise, du charbon, qui présente les caractéristiques qu'il a stipulées dans son contrat d'achat.

Or, le moyen de transport envisagé pour acheminer ce tonnage de houille à son lieu d'utilisation, peut faire varier d'une façon plus ou moins importante les caractéristiques physiques de ce charbon.

La question serait déjà très importante si le réceptonnaire n'avait pas le choix du moyen de transport, or très souvent deux voies parallèles se présentent pour effectuer le transport d'une cargaison de houille.

Par exemple, les houillères du nord de la France font des expéditions de houille sur la région de Bor-

deaux ; ainsi que nous le verrons plus loin, les réceptionnaires ont deux moyens pour recevoir leurs tonnages.

Soit par voies ferrées grâce à l'application des tarifs spéciaux, soit par péniches depuis les mines jusqu'à Dunkerque, manutention des charbons à Dunkerque, mise à bord du « tramp » ou du navire de lignes régulières (pour les briquettes par exemple), transport par mer jusqu'à Bordeaux et nouvelles manutentions pour mise à quai.

Malgré la complication de ce second moyen de transport, le réceptionnaire de la cargaison aura peut-être intérêt à l'employer, sinon au point de vue du coût, tout au moins au point de vue de la qualité du charbon, car il est incontestable que le transport par voie ferrée en changerait beaucoup moins les caractéristiques physiques.

Les manutentions dans les ports abîment en effet la houille, les grues prennent le charbon dans la péniche pour le mettre à bord du navire, la benne remplie s'arrête au-dessus des panneaux ouverts de la cale et laisse échapper son contenu, le charbon en tombant va s'effriter, la proportion de gros morceaux diminue, celle de poussier s'accroît.

Pendant le transport par mer, la houille accumulée sur de grosses épaisseurs se tasse, la couche inférieure

supporte un poids considérable et les morceaux de houille se brisent et s'effritent, la qualité du charbon diminue.

Au contraire, l'expédition faite par voie ferrée évitera une partie de ces ennuis et le réceptionnaire, s'il achète sa cargaison sur wagons mines, aura donc intérêt, dans certains cas, à faire acheminer ce tonnage par voie ferrée même si ce genre de transport lui coûte un peu plus cher.

Après avoir considéré les répercussions des transports sur le prix ou la valeur physique du charbon, il faut se placer à un autre point de vue, c'est-à-dire étudier les conséquences de ces mouvements sur les organismes de transports eux-mêmes.

L'importance considérable de ces transports nécessite un grand déploiement d'activité de la part des compagnies de chemins de fer, des entreprises de battellerie, des ports, de l'armement.

Transports ferroviaires des charbons extraits des Mines du Nord de la France ou des Mines de la Sarre sur le Centre et l'Ouest de la France.

Importation par les ports de la Manche et de l'Atlantique de charbons anglais et allemands; la France, en effet, est obligée de demander chaque année à l'étranger l'appoint de tonnages complémentaires.

Pendant l'année 1926, par exemple, la France a importé 23.474,619 tonnes environ. Sur ce total, d'après les chiffres émanant des statistiques dressées par le ministère des travaux publics les importations de charbons en France par la voie ferrée ont atteint 12.023.319 tonnes, le reste, soit 11.000.000 de tonnes environ étant importées par la navigation maritime ou la navigation fluviale.

On peut donc dire que la clientèle de transporteurs de charbons est l'une des plus considérables dans la masse des usagers des chemins de fer, des voies navigables et des services de manutention des ports français.

Nous verrons d'ailleurs que plusieurs ports de la côte Nord-Ouest de la France ou des Côtes de la Manche vivent en grande partie de leur trafic charbonnier.

L'activité charbonnière du port de Caen, par exemple, s'est élevée pendant l'année 1925 à 94 % et pendant l'année 1926 à 89 % de son activité totale.

Pour la batellerie, le transport des combustibles minéraux a atteint en 1923 un tonnage de 11.746.920 tonnes. Par rapport à l'importation des tonnages respectifs de marchandises, les combustibles minéraux viennent au second rang avec plus de 34 %.

Il ne semble donc pas exagéré de dire, étant donné l'importance des services rendus aux mouvements des

charbons par ces entreprises de transport et de manutention, que si celles-ci ont prêté leur concours pendant de longues années à ces transports de houilles, elles tendent jusqu'à un certain point à avoir un droit à exécuter ces services dont la rémunération est pour elles une source de vie.

La nécessité apparaît donc, d'une part, d'obtenir du charbon aux prix les plus bas pour diminuer le prix de revient et pour cette raison de ne pas paralyser les mouvements de charbons qui doivent s'effectuer aux prix minimum fixés par la concurrence, entre les productions houillères françaises et étrangères.

On peut étudier, d'autre part, la répercussion des mouvements des charbons sur les services d'intérêt public que sont les voies ferrées, les voies navigables et les ports.

Nous nous proposerons donc d'étudier tout d'abord les deux modes de transport de la houille : les voies d'eau et les voies ferrées, en indiquant pour ces dernières l'évolution des tarifs.

Puis, sera étudiée la situation des productions houillères principales vis-à-vis de la clientèle française, en notant, d'une part, les conditions plus ou moins favorables qui entourent leur extraction, l'établissement de leurs prix de vente sur le carreau de la mine et d'autre

part, les frais de transport qui grèvent le transport de ces houilles jusqu'au marché français.

Cet examen portera sur les mines du Nord comparées aux mines anglaises et aux mines allemandes.

La vente de chacune de ces productions sur le marché français étant modifiée par des mesures spéciales prises par le gouvernement ou étant la conséquence de la guerre, nous exposerons brièvement la politique tarifaire du gouvernement, le régime des licences instauré par la loi du 25 juillet 1927, et enfin l'étude spéciale des importations allemandes effectuées en application du traité de paix et du plan Dawes.

Enfin, l'étude du trafic maritime charbonnier en indiquera la nécessité impérative pour la vie des ports et le développement de notre armement au tramping.

CHAPITRE PREMIER

Le Transport de la houille par voie fluviale

AVANTAGES ET INCONVENIENTS PRATIQUES.

Il semble à première vue, que le transport par eau sur les voies navigables et canaux ne soit pas aussi onéreux que le transport par voie ferrée, particulièrement pour les marchandises lourdes comme les combustibles minéraux dont la composition ne risque pas de s'altérer sensiblement avec un long voyage, et dont la valeur n'est pas soumise à des fluctuations considérables d'un jour à l'autre.

En effet, la logique et les circonstances s'accordent pour confirmer cette première impression.

La construction des canaux, l'aménagement des voies navigables sont exécutés aux frais de l'Etat, leur entretien est assuré de telle façon que l'universalité des contribuables concourt à la mise en œuvre de ces moyens de transport qui ne serviront qu'à certains d'entre eux,

alors que pour les chemins de fer, une grosse partie des frais, en particulier de superstructures et de l'achat de matériel, sont couverts par des emprunts faits à la fortune privée et chargent les frais généraux des Compagnies de chemins de fer des frais d'intérêts et d'amortissement de titres.

Certains pays, cependant, en particulier l'Allemagne, ont établi des droits de péage sur les canaux.

Il n'en est plus ainsi en France depuis 1905.

D'autre part, alors que les Compagnies de Chemins de Fer jouissent d'un quasi monopole des transports, les Compagnies de navigation luttent entre elles pour obtenir leur clientèle d'affrêteurs ou la conserver, et abaissent ainsi leurs frêts, les maintenant constamment aux environs du prix auquel leur reviennent les services qu'elles louent, c'est-à-dire le prix normal.

Enfin, en outre de ces grandes Compagnies fluviales, il existe de nombreux propriétaires de péniches pour lesquels le désarmement de leurs bateaux est un fait grave, et qui plutôt que d'arriver à cette extrémité, préfèrent travailler à très bon marché et sacrifier parfois leur bénéfice.

Le cours du frêt fluvial suit donc la loi de l'offre et de la demande.

Il est donc variable et se sépare ainsi par ses fluctuations, des frais de transport par voie ferrée dont le ca-

ractère particulièrement précieux pour les usagers est l'unification des tarifs et la permanence.

Nous voyons ainsi apparaître le premier inconvénient du transport des charbons par navigation fluviale, la fluctuation des cours.

En outre, ce mode de transport est délaissé pour de nombreuses autres causes, irrégularité dans les transports, soit en raison du chômage des canaux pour révision ou réparations, période qui dure environ un mois chaque année, en juin ou juillet, gelée, crues, inondations.

Un établissement métallurgique qui serait alimenté en charbons uniquement par transports fluviaux, serait donc obligé de constituer des stocks à l'approche de la mauvaise saison.

Ces combustibles, pendant ce temps, représentent de l'argent improductif. Ils sont gardés, de plus, en tas, ils peuvent s'altérer, soit s'ils sont d'un caractère friable par écrasement et augmentation de la proportion de poussier, soit que la teneur hydrométrique soit chargée, soit par combustion spontanée (s'ils contiennent des pyrites schisteuses et si la température de l'atmosphère s'élève).

En outre, le moyen de contrôle à l'arrivée de la péniche ou du chaland présente des vides auxquels il est

difficile de parer et qui résultent souvent des tentations auxquelles peuvent succomber certains patrons.

Lors du départ de la péniche tarée à charger, il est délivré un certificat constatant l'enfoncement de la péniche.

Nous saisissons l'occasion de préciser les conditions dans lesquelles on peut calculer le poids embarqué sur la péniche grâce à la lecture de ces échelles de jaugeage.

Les échelles sont au nombre de 6 pour les bateaux de plus de 35 mètres de longueur. Deux dans un plan situé vers le milieu de la longueur et deux dans chacun des plans situés de part et d'autre du premier à des distances respectivement égales au tiers environ de la longueur du bateau.

Pour les chalands ayant plus de 35 mètres de longueur, le nombre des échelles peut être réduit à quatre, elles sont placées alors par paires dans les plans situés vers le tiers et les deux tiers de la longueur du chaland.

Ces échelles permettent de mesurer l'enfoncement du bateau dont le poids total est égal à celui du volume d'eau qu'il déplace. Le poids de la cargaison est égal par conséquent au poids du volume d'eau déplacé par le bateau chargé diminué du poids du volume d'eau déplacé par le bateau vide.

Le chiffre qui exprimé en mètres cubes la différence de déplacements exprime en tonnes de 1.000 kilos le

poids de la cargaison du bateau ; ce chiffre sera obtenu par la lecture des échelles de jaugeage.

Cette lecture donne évidemment théoriquement le poids exact de la cargaison embarquée sur la péniche et la valeur du tonnage livré au réceptionnaire ; s'il y a concordance entre les deux chiffres au départ et à l'arrivée, le réceptionnaire sera fondé théoriquement à croire que le poids est demeuré inchangé.

Mais en fait, pendant le trajet, il se peut que sans malversation, le poids de la cargaison varie en plus ou en moins par l'évaporation d'eau si le charbon embarqué était très humide ou par addition d'eau de pluie en cours de route.

Il s'ensuit donc une double perte de poids dont le marinier ne peut être tenu responsable. Envisageons par exemple l'expédition d'une cargaison de charbon de Rotterdam sur Rouen ; au moment du chargement, la teneur en humidité de la cargaison est de 10 % ; mais pendant le trajet jusqu'à Rouen l'eau contenue dans le charbon va s'égoutter, la teneur hydrométrique moyenne sera tombée par exemple à 8 % et si la cargaison est de 3.000 tonnes, ce qui est la moyenne des navires charbonniers, la différence de 2 % sera de 60 tonnes. Ces 60 tonnes d'eau seront allées à fond de cale et auront été pompées pendant le cours de la traversée.

A la suite de cet égouttement, la couche supérieure

dans la cale n'aura donc plus qu'une teneur en eau inférieure, soit environ 6 %, alors que la couche inférieure accusera 14 % d'eau, c'est-à-dire qu'elle arrivera en état de sursaturation.

A l'arrivée à Rouen, le charbon sera chargé sur les péniches, les premières péniches recevront du charbon de la couche supérieure du chargement et les échelles de jaugeage accuseront un poids qui à l'arrivée n'aura pas varié, puisque la teneur en eau de ce chargement est faible ; même au contraire s'il a plu dans l'intervalle, il pourra y avoir du boni.

Mais les péniches qui reçoivent du charbon de la couche inférieure subiront les inconvénients de l'égouttement, l'état hydrométrique du charbon variera et à l'arrivée, il sera au lieu de 14 % de 8 à 9 % par exemple.

L'eau d'égouttement ira se confondre au fond du chaland avec l'eau d'infiltration.

Avant de vérifier les échelles à l'arrivée, il faudra pomper l'eau qui s'est accumulée au fond de la cale et on constatera par conséquent un manquant ; donc si le charbon navigue, on ne peut pratiquement compter trouver le même poids au départ qu'à l'arrivée.

D'autres incertitudes encore proviennent des moyens employés pour déterminer le poids du combustible.

Le procédé en usage pour déterminer la charge d'une péniche consiste à mesurer, ainsi que nous l'avons dit,

d'après les échelles graduées existant aux extrémités et sur chaque flanc du bateau, la différence d'enfoncement de ces péniches à plein et à vide.

La correspondance entre cet enfoncement pour un bateau déterminé et le poids du chargement provoquant cet enfoncement est obtenue par la lecture du procès-verbal du bateau.

Ce procès-verbal est délivré par le service de la navigation lors de la mise en service du bateau et doit toujours être à bord de celui-ci.

Ce document authentique est théoriquement exact, mais il est prudent de ne pas s'y rapporter aveuglément en raison des inconvénients suivants :

Le propriétaire de la péniche a tout intérêt à faire constater qu'il remet autant de charbon qu'il a reçu, car s'il arrive un manquant, il en sera reconnu responsable, il se peut que ce manquant soit indépendant de sa volonté et ce fait est fréquent pour les raisons que nous venons d'exposer.

Prévoyant ces faits, le marinier essaie de fausser la vérification des échelles, cette dissimulation se trouve d'ailleurs facilitée par ce fait que le marinier connaît parfaitement son unité et que son intérêt personnel est en jeu, tandis que le destinataire de la cargaison de charbon ignore les détails de la péniche dont il fait vérifier le chargement et que d'autre part il est seulement

représenté par des employés dont l'intérêt à trouver des manquants est de beaucoup contrebalancé par l'intérêt du marinier à éviter cette constatation.

IMPORTANCE DU TRAFIC CHARBONNIER
DANS LE TRAFIC DES VOIES FLUVIALES.

Malgré les difficultés provoquées par le transport des houilles par voies fluviales, difficultés d'ordre pratique quant au contrôle du poids de la marchandise et à la quantité de déchets assez considérables provoqués par le chargement et le déchargement des péniches, il apparaît que le transport des houilles entre dans une proportion assez considérable dans l'activité générale des voies navigables françaises.

Le transport des combustibles minéraux atteint, en effet, un tonnage moyen de 12.000 tonnes, qui, par rapport à l'importance des tonnages respectifs des divers groupes de marchandises, place les combustibles minéraux au second rang avec plus de 24 % de la totalité des transports ; les matériaux de construction se plaçant au premier rang, avec environ 40 % et les produits agricoles au troisième rang en atteignant à peine 9 %.

Ces trois groupes de marchandises représentent donc près de 83 % du trafic total, ce qui montre que la clientèle logique de la voie d'eau est constituée surtout par

les marchandises pondéreuses qui n'exigent pas un transport rapide.

La situation géographique du réseau navigable français explique d'ailleurs la part très importante des transports des combustibles minéraux dans le tonnage total transporté par voie d'eau.

Au premier plan des grands courants de trafic fluvial de combustibles minéraux, on doit placer tout d'abord la Seine qui par les ports du Havre et de Rouen, amène à la région parisienne les combustibles minéraux importés notamment d'Angleterre et d'Allemagne.

Le second grand courant du trafic est issu des charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais, il est alimenté uniquement par le transport des houilles et rayonne dans tout le bassin industriel de la région.

En sens inverse, ce courant est alimenté par l'envoi en provenance des Mines du Nord et du Pas-de-Calais de cargaisons de charbons destinées, soit à l'exportation, soit au cabotage sur les ports de l'ouest de la France.

Il semble d'ailleurs que ce dernier trafic soit l'un des plus intéressants, et son développement joint à une amélioration des ports de Calais et de Dunkerque permettrait de donner une solution tout au moins partielle à la crise de surproduction dont souffrent nos mines du Nord à l'heure actuelle.

Malheureusement, les frêts fluviaux peuvent difficile-

ment s'abaisser d'une manière suivie en raison du prix élevé des briquettes qui varie dans le même sens que le brai minéral; or, ce produit que nous fournissent les Anglais et surtout les Allemands est livré à des prix qui suivent des cours extrêmement variables et dont la courbe passe très rapidement par des minima et des maxima extrêmement éloignés les uns des autres.

Cette impossibilité pour les frêts de se stabiliser d'une façon à peu près normale, depuis les mines du Nord et du Pas-de-Calais jusqu'à la Côte, est la raison que l'on peut faire valoir pour adjoindre à ce mouvement fluvial un transport ferroviaire actif et développé par l'application des tarifs préférentiels.

Enfin, il faut remarquer que la frontière du nord-est est traversée en plusieurs points par des voies de navigation donnant lieu à des transports internationaux parfois considérables.

L'Escaut, la Lys, la Sambre, la Meuse, bénéficient de ce trafic international qui atteint à peu près 880.000 tonnes à l'importation et 600.000 tonnes à l'exportation.

SITUATION FISCALE

DES TRANSPORTS DE CHARBONS PAR VOIES NAVIGABLES.

Depuis la loi du 19 février 1890 portant suppression des droits de navigation et en mettant à part la contribution des patentes ainsi que la taxe sur le chiffre d'affaires

fares que paient tous les commerçants, la navigation intérieure était exempte de tout impôt et de tout péage, à l'exception de la navigation sur certains canaux concédés, tels que les canaux de la Ville de Paris où les péages sont perçus au profit des concessionnaires.

En juillet 1926, lorsque le gouvernement suggéra la majoration des impôts sur les voies ferrées que nous exposerons plus loin, les représentants des grands réseaux exposèrent le principe de l'application d'un impôt aux transports fluviaux, qui permettrait ainsi de frapper d'une charge nouvelle les tarifs ferroviaires, tout en maintenant la parité entre ces transports par voies ferrées et la navigation fluviale, afin que la concurrence de ces deux moyens de transport ne soit pas faussée.

C'est pourquoi la loi du 3 août 1926, portant création de nouvelles ressources fiscales comporte dans ses articles 6 à 10 un impôt sur les transports par eau pour satisfaire à ces desiderata.

L'impôt normalement établi est de 8 % de la valeur du fret.

Bien que payé par le transporteur, cet impôt retombe sur le propriétaire de la marchandise.

Afin de maintenir le parallélisme entre les charges des chemins de fer et celles de la navigation, on réduisit à 4 p. 100 le montant de l'impôt sur les transports fluviaux de marchandises pondéreuses.

Ces marchandises sont en effet sur les réseaux des chemins de fer classées dans les 5^e et 6^e séries du tarif général, c'est-à-dire dans les séries favorisées.

Le règlement d'administration publique en date du 14 août 1926, déterminant les conditions d'application de la loi, indique que le nouvel impôt sera perçu par les agents des contributions indirectes qui contrôleront les frais de transport de la marchandise et formeront ainsi l'assiette de l'impôt.

De cette assiette, il faut déduire tous les frais accessoires de chargement, de déchargement, et le montant de l'impôt lui-même qui, étant à la charge de la marchandise peut également être récupéré sur l'expéditeur ou le destinataire.

Dans le cas où le bateau aurait un chargement mixte comprenant à la fois des marchandises passibles de l'impôt de 8 % et celui de 4 %, il devra être indiqué un prix de frêt total pour chacune des deux catégories de marchandise.

De même, si le prix du transport d'une cargaison de charbons était un prix forfaitaire comprenant non seulement le prix du transport lui-même, mais en même temps celui des services rendus relatifs aux manutentions, au chargement et au déchargement, le transporteur serait tenu d'indiquer la décomposition du prix total afin de faire ressortir le prix du frêt qui seul est imposable.

Voyons quel est l'effet de cet impôt dans l'établissement des prix de revient des transports de charbons qui, ainsi que nous l'avons vu, entrent pour plus de moitié dans le trafic d'ensemble de la navigation intérieure.

A cet effet, considérons des transports par trains complets et examinons d'abord la situation telle qu'elle se présentait avant la dernière augmentation des tarifs.

Or, si on prend Lens comme point de départ, on peut remarquer tout d'abord que les trains de charbons circulant entre Lens ou Anzin et Paris n'ont jamais moins de 600 tonnes ; souvent même ils ont 1.000 tonnes de charge utile.

On peut donc tabler en moyenne sur des trains de 800 tonnes composés de wagons de 20 tonnes.

1° Transports effectués par l'une et l'autre méthode avant l'augmentation des tarifs de chemins de fer :

Transport Lens-Paris : ..

par eau, la tonne frêt	Fr.	34	»
impôt de 4 %	Fr.	1	35
		35	35

par fer (207 km) la tonne par train de

800 t. en wagons de 20 t.	Fr.	29	10
impôt de 5.75 %	Fr.	1	70

30 80

<i>Transport Lens-Rouen :</i>		..
par eau, la tonne frêt	Fr.	36 »
impôt 4 %	Fr.	1 45
		37 45
par fer, la tonne par train de 600 t.	Fr.	28 75
impôt 5.75 %	Fr.	1 65
		30 40

De plus, il faut remarquer que la navigation intérieure paie l'impôt sur le chiffre d'affaires de 2 %, tandis que les réseaux de chemins de fer ne le paient pas.

Ainsi, l'impôt total qui pèse sur le frêt est pour le charbon de 4 % plus 2 %, soit 6 %, taux supérieur à l'impôt correspondant sur le rail, 5,75 %.

Depuis l'augmentation des tarifs ferroviaires qui a augmenté la majoration de 320 à 370 % les chiffres ci-dessus s'établissent de la manière suivante :

Transport Lens-Paris	33,95
Impôt	1,95
35,90	
Transport Lens-Rouen.....	34,90
Impôt	2 »
36,90	

Les prix de transports par voie fluviale étant respectivement de 35,25 et de 37,45, on voit que les prix de transports par l'une ou l'autre méthode semblent actuellement s'équilibrer d'une façon assez heureuse.

Malgré les inconvénients pratiques des transports par navigation fluviale, il semble souhaitable que cette parité dans les prix soit ainsi respectée afin de permettre à l'une ou l'autre méthode de transport, d'exercer concurremment leur activité et de permettre ainsi la continuité du trafic fluvial.

D'ailleurs le caractère de nécessité impérative du charbon comme matière première de l'industrie, serait à lui seul une raison pour protéger la navigation fluviale qui doit pouvoir servir en cas de crise de moyen de transport de remplacement.

CHAPITRE II

Le Transport de la houille par voie ferrée et son prix

Les tarifs appliqués au transport de la houille par voies ferrées, ont subi de nombreuses modifications destinées à mettre ces frais de transport en rapport avec la dépréciation toujours augmentante de la devise dans laquelle ils sont exprimés.

Avant d'étudier l'évolution des frais qui grèvent les transports ferroviaires et particulièrement ceux du charbon, il y a lieu de préciser la nature de ces frais.

Tout d'abord, la taxe nue de transport, c'est-à-dire la fraction afférente à la distance kilométrique.

Puis, les frais accessoires qui, pour les transports de charbon, sont essentiellement représentés par les frais de gare (les autres frais sont ceux d'enregistrement, les frais de stationnement si les wagons restent trop longtemps chargés et enfin, s'il y a changement de ré-

seau, frais de transbordement pour l'opération matérielle et frais de transmission pour les écritures.

Trois voies étaient donc offertes pour augmenter le coût du transport.

Majorer l'un ou l'autre élément, majorer l'ensemble.

On commença par majorer les prix de base ; c'était en effet la solution la plus juste, les frais accessoires variant peu avec la distance.

La loi du 31 Mars 1918, mise en vigueur le 15 Avril de la même année, fixa à 25 % le coefficient d'augmentation applicable à ces tarifs, les lois des 14 Février 1920 et 29 Octobre 1921 augmentèrent ce coefficient de 115 % et le portèrent ainsi à 140 % avec faculté de prorogation par le Conseil supérieur des chemins de fer.

Enfin, une décision ministérielle du 26 Février 1924, entrée en vigueur le 10 Mars de la même année, porta à 170 % le coefficient par lequel il faudrait multiplier les prix de base pour obtenir le tarif applicable aux transports.

Mais à la fin de l'année 1924, les compagnies de chemins de fer, par suite de l'application de la loi de 8 heures et de l'emploi d'un personnel médiocre (réintégration des cheminots), se trouvèrent dans l'obligation de combler le déficit énorme de 1.200.000.000 francs dont l'importance dépassait le déficit que la loi de 1921 pouvait auroriser.

Dans ce but, le Conseil supérieur des chemins de fer décida le 17 Décembre 1924 d'ajouter vingt points au coefficient de 170 %, ce qui devait élever la majoration sur les prix de base à 190 %, soit une augmentation sur les prix pratiqués jusqu'au 31 Décembre 1924 de 7,4 %.

Ces décisions portaient effet à partir du 1^{er} Janvier 1925.

Il faut se demander ici si cette nouvelle majoration pouvait légalement être appliquée, car la convention du 28 Juin 1921 sur le nouveau régime des chemins de fer, approuvée par la loi du 29 Octobre 1921, a décidé que le Ministre des Travaux Publics ne pouvait homologuer l'augmentation que jusqu'à 180 % du prix du cahier des charges.

Au delà, il faudrait que la convention fût soumise à la ratification du Parlement, ratification qui aurait été pour la décision du comité supérieur des chemins de fer un risque possible et en tout cas un retard certain.

Or, si l'on compare les prix fixés au cahier des charges majorés de 180 % et le prix de base des tarifs spéciaux majorés de 190 % nouvelle taxe applicable, on constate qu'il y a chevauchement des courbes de ces prix et qu'il y avait par conséquent lieu dans beaucoup de cas de ne pas appliquer les 190 % de majoration.

Ce fait ne se produit d'ailleurs qu'aux petites distances seulement où les prix de base des tarifs géné-

raux et spéciaux sont très proches des prix fixés au cahier des charges, car à mesure que les distances s'élèvent, la majoration de 190 % ayant fait l'objet de la décision du Conseil supérieur des chemins de fer peut jouer de toute façon sans atteindre le prix du cahier des charges majoré de 180 %, les bases de barème étant toujours plus réduites que celles du cahier des charges.

Pour une petite distance par exemple, soit 25 kilomètres, le barème 26 comporte une base de 0 fr. 08 qui est identique dans le cas d'espèce à celle du cahier des charges.

Or, si on majore ces 0 fr. 08 de 190 %, on dépasse le maximum autorisé par la convention de 1921 lequel est de 180 %, le réseau perd donc la différence car il faut alors ramener la taxe à ce dernier maximum.

En conséquence, pour calculer son prix de revient il faut se livrer à deux opérations :

1° Faire le calcul avec le barème 26 majoré de 190 % ;

2° Faire le calcul avec le cahier des charges dont la quatrième classe est applicable à la houille, il est : de 0 à 100 kilomètres, de 0 fr. 08, de 101 à 300 kilomètres, de 0 fr. 05, au-delà de 300 kilomètres de 0 fr. 04.

Puis on majore de 180 %, on compare ensuite les deux résultats, le premier joue tant qu'il n'a pas atteint

le second ; quand il l'atteint ou le dépasse c'est le second qui joue.

Afin de parer à ces difficultés et d'obtenir une compensation financière à la diminution résultant de ce fait, on résolut avant de faire porter la majoration générale sur tous les éléments du prix de transport, de relever le prix de base de certains d'entre eux, c'est-à-dire les frais accessoires.

Ainsi le déficit allait être comblé et plus de la moitié allait en être demandée aux seuls frais accessoires, le relèvement de la majoration générale ne permettant pas lui-même d'escompter un bénéfice aussi important.

Dans le tarif qui entra en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1925, les frais de gare furent donc augmentés de 100 % et porté ainsi de 0,60 ancien prix de base de ces frais à 1 fr. 20, ces prix s'entendent par tonne et quelle que soit la distance.

Sur ce prix alors majoré s'appliquait ensuite la majoration de 170 à 190 %, le changement réalisé par la décision du 17 décembre 1924 substituait donc un prix de base de 0 fr. 60 majoré de 170 %, à un prix de base nouveau de 1 fr. 20 majoré de 190 %.

Les transporteurs de charbon protestèrent contre cette augmentation de frais de gare particulièrement lourde pour les faibles distances et l'écho en fut porté à la

Chambre des Députés au cours de la séance du 11 février 1925, et au Sénat, où à la suite d'une demande de M. Lebrun, sénateur de Meurthe-et-Moselle, un nouvel examen du Parlement fut décidé.

Le Ministre des Travaux publics saisit de cette étude le Contrôle commercial des chemins de fer, et celui-ci estimant que les protestations des usagers étaient fondées, fit un rapport concluant à transiger entre la demande des transporteurs de charbon qui voulaient réduire le taux de la majoration des prix de base à 25 % et l'augmentation décidée par le Conseil supérieur des chemins de fer qui était de 100 % et à porter une réduction de 50 % de cette dernière majoration telle qu'elle était en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1925.

La sous-commission du Conseil supérieur des chemins de fer chargée de l'examen de la question des frais de gare se réunit les 19, 25 et 26 février et décida d'adopter les propositions de son rapporteur, M. Prince, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, pour l'établissement d'un régime provisoire.

Cette décision ratifiée par le Conseil supérieur des chemins de fer dans sa séance du 4 mars 1926, constitue pour les frais de gare un régime spécial différent de celui appliqué aux autres frais accessoires.

Le système adopté pour les frais de gare revient à l'ancien tarif de base des frais de gare qui atteignent

0,60, mais ce chiffre n'est jamais appliqué, il ne peut même pas être considéré comme un minimum puisque dès que le transport commence, c'est-à-dire dès que la distance parcourue est différente de 0, dès qu'elle devient réelle, il s'y ajoute une taxe calculée représentant le dixième de la taxe de transport.

Par exemple, pour 6 kilomètres, le prix de base de la taxe de transport étant de 0 fr. 50, le supplément à ajouter à 0,60 sera de $1/10$ de 0,50, soit 0 fr. 05, soit au total 0 fr. 65.

Le prix de base des frais de gare sera donc de 0 fr. 60 au kilomètre 0 et augmentera jusqu'à atteindre le chiffre de 1,20, représentant l'augmentation de 100 % décidée primitivement à partir du kilomètre 133.

L'échelle montante commence donc dès qu'il y a une distance parcourue, si minime soit-elle.

Le seul avantage de ce système sur celui entré en vigueur le 1^{er} janvier 1925 est donc que la taxe n'a son maximum qu'à 133 kilomètres au lieu de l'avoir dès son point de départ.

En effet, de 0 à 117 kilomètres, le prix est inférieur ; à partir de 133 kilomètres, il devient légèrement supérieur.

En outre, la majoration sur le prix de base de la taxe de transport qui était au 1^{er} janvier 1925 de 190 % a été portée à 200 % le 16 mars.

On arrive donc ainsi après avoir ajouté l'impôt de 7,50 % à une majoration totale de 207,50 %.

L'ensemble de ces mesures devait améliorer la situation sur l'exercice suivant et réduire le déficit de 1.200 millions de l'exercice 1924.

Mais on comptait que cette majoration générale loin de diminuer le chiffre des recettes, s'appliquerait à des transports plus nombreux.

On escomptait pour 1925 une augmentation de trafic qui se fondait sur un exemple emprunté aux années précédentes, en effet, depuis la guerre, l'augmentation en poids des marchandises transportées allait chaque année sans cesse croissante.

Malheureusement, ces prévisions ne furent pas réalisées et dès le printemps 1925, on put constater que l'augmentation escomptée ne se produisait pas.

Dès le mois de mars de cette année, le trafic s'avérait inférieur à la période correspondant à l'année précédente.

Malgré l'augmentation même des frais de gare, les recettes perçues à ce titre ne couvraient pas le prix de revient.

On prévoyait donc que le déficit des réseaux s'élèverait en fin de l'année 1925 à 800.000.000 de francs, en régression, il est vrai, de 400 millions sur celui de l'exercice précédent.

La situation, bien qu'améliorée, l'était donc fort insuffisamment.

Pour remédier à cette situation, il y avait choix entre l'augmentation de la majoration générale, une augmentation de la majoration des frais de transport ou celle des frais accessoires.

La plupart des transports de charbon étant inférieur à 200 kilomètres, c'est évidemment l'augmentation des frais de transport qui semblait la solution préférable pour les transports de la houille.

Mais, d'autre part, les réseaux préféraient favoriser les longs parcours et comme ceux-ci sont frappés lourdement par la majoration générale sur la taxe nue des transports qui est proportionnelle à la distance, le choix des Compagnies s'est arrêté sur une augmentation sur les frais accessoires pour obtenir le supplément de ressources nécessaires.

Dans ce projet, devait être majorée la taxe initiale de 0 fr. 60, prix de base minimum des frais de gare d'après le système mis en vigueur au 15 mars 1925, du cinquième de la taxe nue de transport du barème.

La taxe des frais de gare, au départ et à l'arrivée, se serait donc calculée de la manière suivante :

Au point de départ, pour un transport de 6 kilomètres (transport minimum), les éléments sont les suivants :

Prix de base minimum.....	0 fr. 30
Majoration du 1/5 de la taxe de transport jusqu'à 6 km d'après le barème 26 (0 fr. 50)....	0 fr. 05
Majoration de 200 % (16 mars 1925) sur 0 fr. 35.	0 fr. 70
Impôt de 7,50 % sur 0 fr. 35.....	0 fr. 025

Les frais de gare s'élèveront donc au départ et à l'arrivée à 1,075, soit pour le transport de 6 km, 2 fr. 15.

Dès que le transport atteint 100 km, on ajoutera au prix de base minimum de 0 fr. 60 une somme de 1 fr. qui représente le cinquième de la taxe nue de transport de 5 fr., correspondante à cette distance.

On obtient donc le calcul suivant au départ, comme à l'arrivée :

Prix de base	0 fr. 80
Majoration de 200 % sur 0 fr. 80	1 fr. 60
Impôt de 7,50 % sur 0 fr. 80	0 fr. 06

Soit au total un prix de Fr. 2,46, ce qui, en arrondissant les chiffres donne pour le transport à 100 km et au delà un total de frais de départ et d'arrivée de Fr. 5.

La Chambre de Commerce de Paris, à laquelle ce projet fut soumis, demanda, pour éviter que le transport sur les petites distances ne fût trop lourdement grevé, que cette augmentation ne s'applique qu'aux transports effectués sur une distance supérieure à 50 km au moins; au delà, le prix majoré serait appliqué.

Etant donné que les transports de charbons sont en général inférieurs à 200 km, ce projet semblait assez favorable à ces transports.

Mais cette modification n'eut même pas à être envisagée, car le projet des Compagnies ne fut pas appliqué; le supplément des ressources qu'il aurait laissé espérer n'aurait pu pallier à l'insuffisance des réseaux; de plus, la baisse du franc s'aggravant au mois de novembre 1925, on dut renoncer à augmenter les frais accessoires et le Comité de Direction des Grands Réseaux, le 4 novembre, décida non seulement de recourir à l'augmentation de la majoration générale, mais en outre à la majoration des prix de base pour certaines marchandises.

Le prix de base serait élevé de 25 % pour les deux premières séries de marchandises qui sont les moins lourdes et peuvent supporter plus facilement une augmentation du coût du transport.

Les quatre dernières séries représentant les plus lourdes et les moins taxées à la tonne, parmi lesquelles les combustibles minéraux appartenant à la 6^e série ne devaient supporter que la majoration générale dont le coefficient devait être élevé à 230 %.

Ce fut ce dernier système qui fut adopté par le Conseil supérieur des Chemins de fer, dans sa séance du 25 novembre, après que diverses propositions eurent été

présentées, notamment par les représentants de la navigation fluviale.

Enfin, l'augmentation du prix des matières premières et celle des salaires du personnel amenèrent de nouveau le Conseil supérieur des Chemins de fer à délibérer au mois d'avril 1926, sur les nouvelles propositions de majoration des tarifs de base.

Il fallait en effet trouver des recettes supplémentaires pour couvrir la dépense nouvelle de 62 millions et demi de francs par mois résultant de ces deux augmentations de dépenses.

On aboutit à une proposition de majoration de 20 points sur les tarifs de base qui passèrent ensuite de 230 % à 250 % donnant ainsi une majoration de 6 % sur le prix total à partir du 1^{er} mai 1926.

Enfin, l'impôt sur les transports par voie ferrée qui était jusqu'au mois d'août 1926 de 7,50 % sur le prix de base, fut élevé à partir du 16 août à 5,75 % sur le prix total.

Un exemple nous permettra de nous rendre compte plus clairement des conséquences de cette augmentation.

Prenons le transport d'un wagon de 10 tonnes de charbon sur 100 kilomètres.

Jusqu'ici, ce prix était de Fr. 23,60.

Taxe nue de transport	5 fr.
Frais de gare	1 60
Majoration de 250 % sur le total de la taxe nue et des frais de gare.....	16 50
Prix total sans l'impôt	23 10
Impôt de 7,50 % sur la taxe nue et frais de gare	0 50
Prix total	23 60

Désormais, l'impôt étant de 5,75 % sur le prix total, le prix à payer sera donc de :

$$(\text{Fr.} : 23,10 \times 5,75) : 100 = \text{Fr.} 24,42.$$

Du seul fait de l'impôt, le prix du transport du charbon sur 100 kilomètres passe donc de 23 fr. 60 à 24 fr. 42; en même temps, une augmentation de la majoration générale des tarifs de Chemin de fer était proposée ; au lieu du coefficient de 250 % jusque là en vigueur, on proposa celui de 340 % qui fut ensuite réduit à 320 %.

C'est sous cette forme que le projet fut adopté par le Conseil supérieur des Chemins de fer dans sa séance du 11 août et il entra en vigueur le 16 août 1923.

Dans l'exemple choisi précédemment, la nouvelle majoration donne donc le prix de Fr. 27,72, au lieu du Prix de Fr. 23,10 obtenu précédemment, et sur ce prix de Fr. 27,72 s'appliquait l'impôt de 5,75 % donnant le

nouveau prix total de Fr. 29,32, en augmentation par conséquent de 5,71 sur l'ancien prix pour une tonne de charbon expédiée par wagons de 10 tonnes à 100 kilomètres.

Enfin, à la suite d'une dernière augmentation, la majoration est actuellement de 370 %.

CHAPITRE III

Du coût comparé des divers moyens de transport de la houille

L'application des ces méthodes de transport aux mouvements de la houille en France, a fait l'objet depuis la fin de la guerre d'efforts divers tendant à la création de courants de trafic favorables à certains intérêts, mais présentant un caractère artificiel et faisant échec aux lois économiques normales, à la liberté des échanges.

Par suite de l'interdépendance des faits économiques entre eux, la création de ces trafics nouveaux, ou le développement de certains courants normalement plus réduits a dépassé l'incidence qui avait été primitivement prévue et porte préjudice à d'autres organismes tout aussi utiles que ceux auxquels on avait pensé, en développant les transports de charbons de telle provenance, sur telle destination.

On peut donc se demander jusqu'à quel point peuvent

se légitimer ces mesures de faveur, en établissant une série de comparaisons entre l'application à certains transports types des frais de transports d'avant-guerre, puis des frais de transports actuels basés sur les trafics normaux qui viennent d'être étudiés, et enfin en se basant sur les tarifs de faveur.

Naturellement, dans l'établissement du prix de vente du charbon rendu à son lieu d'utilisation sur le marché français, la protection résultant de ces tarifs sera compensée par les conditions plus ou moins favorables dans lesquelles se trouvent placées ces différentes productions charbonnières, conditions que nous essaierons de dégager par un examen rapide de chacune de ces productions.

La création de ces mesures tarifaires, le développement souhaitable de tels courants de navigation fluviale, dépendent de la situation actuelle du marché des charbons, qu'il est donc nécessaire d'exposer tout d'abord brièvement.

Aussitôt après la guerre, la crise des matières premières détermina les houillères sinistrées à reconstituer rapidement l'équipement des puits qui avaient été détruits pendant les hostilités.

Les experts pensaient, en effet, qu'en raison des dé-

vastations causées par la guerre et des besoins de reconstruction qui en résultaient, et aussi en raison des besoins dont la satisfaction avait été retardée par la guerre mondiale (construction de chemins de fer, de ports), la consommation charbonnière pendant et après la période de reconstitution prendrait un essor au moins aussi rapide qu'avant la guerre.

On en profita pour munir les puits de perfectionnements techniques récents et de matériel perfectionné, car l'exemple de l'industrie minière en Angleterre montrait à quelles difficultés on se heurtait en période de travail intensif.

Le nouvel équipement des mines avait donc pour but d'obtenir une augmentation considérable de l'extraction et était, de plus, rendu indispensable par la crise de main d'œuvre qui sévissait alors en France.

L'équilibre de l'offre et de la demande de travail ne s'établissait pas encore comme il s'est réalisé depuis entre la France et les nations voisines, et pour cette raison, on essayait le plus possible de substituer à l'effort manuel le travail mécanique.

Malheureusement, les conditions financières dans lesquelles furent reconstituées les mines et qui permirent d'apporter ces perfectionnements techniques ne furent peut-être pas étudiées dans un esprit parfaitement sain.

Pendant la guerre, le souci de la production à ou-

trance était prépondérant et, à juste titre, il primait toute autre considération.

Il semble que ce furent les mêmes considérations qui inspirèrent le plan de reconstruction aux Compagnies sinistrées.

Le haut loyer de l'argent pendant la période d'instabilité monétaire, la rareté des capitaux, ne mirent pas obstacle à la réalisation d'un plan où le souci de l'abaissement du prix de revient qui est, à l'heure actuelle, prédominant dans la production, disparaissait derrière la nécessité de produire vite de grosses quantités et, en particulier, pour les mines d'accumuler sur le carreau le combustible que nécessitait la reprise des industries de la paix.

Il fallut donc recourir à des appuis financiers nombreux et à des emprunts, d'où accroissement considérable des frais généraux qui s'augmentèrent du montant des intérêts et des amortissements de ces emprunts.

Or, ces frais généraux ne varient pas en proportion de la quantité produite ; ils demeurent à peu près constants, quelle que soit la quantité de charbons extraits.

Pour conserver à l'exploitation un statut financier sain, les compagnies minières ont donc toujours eu tendance à intensifier le plus possible la production afin d'obtenir un rendement maximum.

Mais nous allons voir que les considérations qui mo-

tivèrent ces procédés coûteux de reconstruction des mines et, en particulier, la pénurie des matières premières, disparurent avec les années qui suivirent et l'industrie minière devint bientôt pléthorique, non seulement en France, mais aussi à l'étranger.

Les nations étrangères se firent, en effet, le même raisonnement que la France.

Les mines se transformèrent pour parer à une demande que l'on supposait devoir toujours être grandissante.

L'Allemagne, la Belgique, produisent depuis la guerre plus qu'en 1913.

L'Allemagne produisait, en effet, en 1913, 192 millions de tonnes de charbons dont 110 millions de tonnes dans la Ruhr et 80 millions de tonnes de lignites.

Or, actuellement, la production de lignites du Reich atteint 120 millions de tonnes.

Les mines de la Ruhr, grâce à la rationalisation du travail et l'augmentation parallèle du machinisme et de la journée de travail des ouvriers, produiront d'ici quelques années 150 millions de tonnes.

D'autre part, en même temps que tous les pays tendent à la surproduction, se produit dans le monde un phénomène de sous-consommation, phénomène qui résulte de l'opposition qui se crée entre ces deux faits :

Augmentation du coût de la houille, par suite de l'élévation des frais grevant son prix de revient.

Diminution, à la suite de la guerre, des pouvoirs d'achat.

La diminution du taux d'accroissement de la consommation charbonnière dans le monde est, en effet, sensible.

Aux Etats-Unis, on a constaté que la consommation du charbon, qui avait presque doublé en treize ans avant la guerre, — 240 millions de tonnes en 1900; 520 en 1913, n'a guère augmenté que de 20 % pendant la période de treize ans suivante — 520 millions en 1913, 635 millions environ en 1926.

Mais, cependant, les Etats-Unis n'ont pas souffert de la guerre, leur développement industriel s'exécutant normalement eût pu exiger des besoins en charbons plus importants.

En France, l'accroissement de la consommation charbonnière n'a été qu'apparente.

En effet, la consommation en 1913 était de 65 millions de tonnes. Si, à ce chiffre, on ajoute celui de 10 millions de tonnes qui est celui de l'Alsace-Lorraine, on arrive aux chiffres de 1926.

Le coefficient de couverture de la consommation française qui était décroissant avant la guerre, est depuis croissant.

72 % en 1904,
66 % en 1909,
63 % en 1913,
65 % en 1923,
66 % en 1925,
69 % en 1926.

La consommation des charbons dans le monde et en Europe paraît donc plafonner.

Le tableau ci-dessous illustre ces remarques.

CONSOMMATION	1899	1913	1923	1925	1926
Mondiale.....	700	1300	»	1235	1215
Européenne....	400	600	»	500	500
Française.....	45	65	68,5	72,5	75

A quoi ce phénomène est-il dû ?

Tout d'abord, à la concurrence.

La houille blanche, par exemple, se substitue aux charbons dans les fournitures d'énergie, lumière, chemins de fer.

Le mazout se substitue aux charbons dans la navigation maritime.

En outre, l'emploi des carburants conduit à concurrencer les transports ferroviaires par les transports sur route.

De plus, à la cherté du charbon s'ajoute la diminution du pouvoir d'achat des anciens consommateurs qui ont perdu au cours de la guerre une grosse partie de leur avoir.

Ce fait a conduit à mieux utiliser la houille par l'emploi de procédés de préparation mécanique perfectionnés, triage des houilles, amélioration de leurs rendements thermiques par la préparation spéciale qui est effectuée pour ne faire que des livraisons de charbons parfaitement homogènes et s'adaptant ainsi à l'emploi qui leur est destiné.

Ce sont ces dernières raisons surtout qui semblent devoir prédominer, car l'exemple d'avant-guerre nous montre que l'accroissement de consommation de l'énergie hydro-électrique et du pétrole n'avait pas empêché la consommation charbonnière française de croître de manière considérable.

De 1913 à 1926, la consommation française de pétrole et d'essence est passée de 550.000 tonnes à 2 millions de tonnes, augmentant ainsi de 300 %.

L'utilisation de la houille blanche pendant ce temps passait de 1.500.000 kilos watts à 2.250.000 kilos watts, croissant ainsi de 50 %.

Ces accroissements considérables, en valeur relative il est vrai, ne portent pas sur des quantités comparables à celles de la consommation charbonnière et ne présen-

tent donc pas une très grande importance en valeur absolue.

Néanmoins, si cette utilisation de sources d'énergie ne permet pas, à l'heure actuelle de constituer une cause efficiente du non accroissement de la consommation charbonnière, elle peut le devenir un jour.

D'autre part, la situation charbonnière des différents pays producteurs de charbons montre que l'avenir n'apportera pas d'améliorations appréciables à cet état de choses.

Déjà en 1925, un premier symptôme se manifesta de cette sous-consommation et mit en relief les difficultés de placement de la production charbonnière.

Pendant cette année, les charbons s'accumulèrent sur le carreau des mines européennes, les stocks s'élevèrent à 10 millions de tonnes dans la Ruhr, soit environ un mois de production, deux millions de tonnes en Belgique, 15 à 20 millions de tonnes en Angleterre, malgré la fermeture d'un certain nombre de puits déjà réalisée depuis 1924, un millier de tonnes dans les mines du Nord et du Pas-de-Calais.

M. de Peyerimhoff constatait, d'ailleurs, cette sous-consommation dans une déclaration faite au Comité central des Houillères de France.

Il envisageait, pour pallier aux inconvénients résultant de cette sous-consommation, une entente européen-

ne destinée à régler la production et à obtenir la meilleure répartition, mais ajoutait-il, cette entente supposerait que les principaux producteurs de charbons soient organisés déjà, c'est-à-dire en état de s'engager collectivement.

Or, ce n'est pas le cas, surtout pour le plus grand exportateur du vieux monde : l'Angleterre.

La grève anglaise vint mettre un terme à ces difficultés.

Cette leçon ne fut pas perdue pour les pays étrangers producteurs de charbons, qui, prévoyant dans un prochain avenir une lutte mondiale pour le placement du charbon, se préoccupèrent de comprimer au maximum leurs prix de revient, quitte à voir les bénéfices se réduire.

Par exemple, l'industrie minière allemande a procédé à cette époque, à une réorganisation complète du bassin de la Ruhr avec abandon des concessions peu rémunératrices et fusion des concessions payantes, en sorte que 8 ou 10 sociétés seulement contrôlent, à l'heure actuelle, la production de tout le bassin et peuvent ainsi fixer pour les charbons d'exportation des prix extrêmement bas.

Il ne semble pas qu'il en ait été de même pour la France.

S'il y a eu amélioration dans nos puits de mines, il

n'y a pas eu concentration de la production de ces Mines.

Par exemple, dans le bassin houiller du Nord, long de 150 kilomètres et large de 10 kilomètres, on trouve 25 compagnies minières différentes, c'est-à-dire une masse considérable de frais généraux, qui résultent de l'organisation de ces 25 directions différentes, services techniques, services commerciaux.

Les Compagnies minières vont donc se trouver en présence de ces deux faits :

Ralentissement du taux d'accroissement de la consommation charbonnière mondiale et européenne, qui s'est traduit par la disparition des débouchés à l'étranger, surtout pendant les crises périodiques de sous-consommation, par exemple celles de 1922 et de 1925.

Et nécessité pour ces mines de maintenir la production à la cadence maximum afin de diminuer le plus possible la part des frais généraux dans le montant du prix de revient.

Les organismes miniers, notamment ceux du Nord, pour lesquels nous l'avons vu, la question des débouchés est question de vie ou de mort, se sont efforcés de trouver des débouchés soit à l'étranger, grâce à des tarifs d'exportation, soit sur le marché national, par des mesures nombreuses que nous essaierons d'analyser plus loin dans leur nature et dans leurs résultats.

Tout d'abord, il peut être intéressant d'examiner l'une après l'autre les productions houillères françaises et étrangères, c'est-à-dire la production anglaise et la production allemande, d'étudier les conditions dans lesquelles se présente leur extraction, et d'évaluer et de comparer entre eux les coûts des transports types qui doivent être envisagés jusqu'au moment où les charbons en provenance de chacune de ces productions se présentent sur le marché français.

Situation des Mines françaises,

La production houillère de la France était de 44 millions 600.000 tonnes en 1913 et de 48,5 millions en 1925, de 52,4 millions en 1926, de 52,8 millions en 1927.

La production journalière qui avait été en moyenne de 148.000 tonnes en 1913 par journée de travail, s'est élevée à 162.000 tonnes en 1925 (année normale), puis au maximum de 185.000 tonnes en février 1927, à la suite de la grève britannique qui a duré de mai à novembre 1926; elle s'est abaissée depuis à 172.000 tonnes en avril 1928, on peut dire qu'à l'heure actuelle la France marche au rythme d'une production annuelle de 172.000 tonnes $\times$ 300 (nombre de jours ouvrables) = 51,5 millions de tonnes environ, chiffre inférieur de 2 à 3 % aux chiffres de 1926 et 1927, années normales, mais en-

core supérieur de 5 % environ au chiffre de 1925 et de 16 % au chiffre de 1913.

Quelle est la qualité intrinsèque de la production française ?

Il a été dit fréquemment, et pendant de longues années, que les houillères françaises ne produisaient pas des qualités de houilles similaires aux qualités étrangères.

On ne peut plus guère admettre cette opinion aujourd'hui.

En effet, on trouve par exemple des anthracites et houilles anthraciteuses dans les couches de la région septentrionale du Nord et du Pas-de-Calais, ainsi que dans les couches du bassin de la Sarre, du Creusot, de Blanzky, du Gard, comparables à celles de Swansea et de la partie occidentale du pays de Galles du Sud.

Aux Cardiffs ou charbons à vapeur de la partie centrale du Pays de Galles correspondent des houilles demi grasses qui abondent dans le bassin houiller du Nord et du Pas-de-Calais.

Les bassins du Nord, du Pas-de-Calais, de la Loire et du Gard fournissent des charbons gras à coke et à gaz comparables à ceux de la partie orientale du Pays de Galles, des Bassins de Durham en Angleterre.

Les houilles sèches à longues flammes ont leurs similaires à Blanzky et dans l'Allier.

Il faut cependant reconnaître que la houille est en France plus friable qu'en Angleterre, ce phénomène étant causé par les procédés mécaniques mis en œuvre dans les mines françaises pour abattre la houille.

Certaines couches tout au moins fournissent des houilles à la fois aussi solides et aussi pures que les meilleures exploitations anglaises par exemple.

Nous venons de voir que les mines françaises produisent également des anthracites semblables aux anthracites anglaises.

Ces combustibles sont néanmoins faibles en quantité; le total des charbons anthraciteux et maigres produits par les divers bassins français s'élèvent actuellement au chiffre de 3.175.450 tonnes, chiffre qui se décompose de la manière suivante :

Nord et Pas-de-Calais	1.924.535 tonnes
Loire	584 tonnes
Bourgogne et Livernais	56.797 tonnes
Lorraine	—
Puy-de-Dôme	154.965 tonnes
Tarn et Aveyron	—
Isère et Alpes	442.369 tonnes
Gare et Hérault, Bouches-du-Rhône .	564.622 tonnes
Autres bassins	31.578 tonnes
Total	3.175.450 tonnes

Or, ce tonnage est composé de charbons qui ne sont pas à proprement parler des anthracites, leurs caracté-

ristiques physiques et chimiques s'en approchant seulement.

Les mines françaises sont donc géologiquement médiocrement placées au point de vue de la qualité du charbon.

Elles sont aussi moins bien placées que les mines étrangères au point de vue des facilités d'extraction, présentation, des bassins, et au point de vue social, c'est-à-dire durée du travail et rendement de l'ouvrier mineur.

Le Comité Central des Houillères de France indique comme durée effective du travail les chiffres suivants :

France	6 h. 15
Angleterre	7 h. 10
Bassin de la Ruhr	7 h. 15

D'où une différence d'une heure environ en faveur des mines étrangères..

Cette statistique est d'ailleurs en partie infirmée par d'autres chiffres établis par les syndicats des Mines du Nord et du Pas-de-Calais qui ont envoyé des missions dans la Ruhr en août-septembre 1927, et qui déclarent que l'écart avec la Ruhr n'est que de 20 minutes au plus en tenant compte des heures supplémentaires.

Ces indications de durée de travail sont d'ailleurs moins symptomatiques que les différences de rende-

ment journalier qui révèlent mieux encore les différences de conditions au point de vue géologique et social.

Le Comité des Houillères déclarait que pour l'année 1926 les différences de rendement journalier s'établissaient de la manière suivante :

Mines frontières 612 kilos
(en moyenne par ouvrier [jour et fond]).

ce chiffre est inférieur de 12 % au chiffre d'avant-guerre.

Mines britanniques 1.057 kilos
chiffre à peu près égal au chiffre d'avant-guerre.

Mines de la Ruhr 1.140 kilos
chiffre supérieur de 20 % au chiffre d'avant-guerre.

Néanmoins, on peut se demander s'il faut tenir compte de ces chiffres d'une façon absolue, car les méthodes d'évaluation du rendement peuvent varier d'après les régions et d'après les époques.

En France, en particulier, on fait entrer dans le calcul du rendement le nombre des ouvriers utilisés dans les industries annexes de surface (fours à coke, centrales électriques, engrais synthétiques, carburants), ce qui, évidemment, abaisse le rendement moyen d'une façon considérable: par contre, il faut observer que de plus en plus ces industries annexes forment une des sources principales de bénéfice des mines.

Les chiffres de rendement par ouvrier du fond donnent une base plus certaine.

	NORD	PAS- DE-CALAIS	AN- GLETERRE	RUHR
Rendement brut à l'abattage (en ne tenant compte que des ouvriers à la veine.....)	1.900 k ^{os}	2.224 k ^{os}		2.377 k ^{os}
Rendement net pour l'ensemble des ouvriers du fond.....	760	847	1.100 k ^{os}	1.375

Ces différences de recensement sont dues à l'infériorité du travail du mineur employé dans nos puits, à la difficulté du travail dans des mines d'une présentation géologique inférieure.

Cette différence de rendement est due aussi, il faut le dire, à l'infériorité de l'organisation technique de notre évacuation souterraine du charbon (en France, traction animale, dans la Ruhr, traction mécanique, boitage mieux organisé dans la Ruhr). Ces améliorations devraient être ajoutées aux améliorations techniques déjà réalisées pour l'abattage lors de la reconstitution des mines.

L'emploi des marteaux (piqueur et perforateur) qui était presque nul en 1914, est appliqué maintenant à l'abattage de 55 % du tonnage extrait.

D'ailleurs, l'emploi de ces procédés d'abattage mécanique a fait apparaître un rendement horaire à l'abattage en France presque égal au rendement allemand, malgré des conditions géologiques moins bonnes.

Il reste maintenant à perfectionner la mise en route des veines, le boisage, l'évacuation du charbon, mais il faudrait naturellement pour obtenir un rendement financier favorable que ces améliorations soient faites dans des conditions financières parfaitement saines.

On peut admettre en définitive, que le rendement moyen du mineur du Nord et du Pas-de-Calais est effectivement de l'ordre de 65 à 70 % du rendement du mineur allemand.

Examinons maintenant la situation des Mines françaises par rapport aux Mines étrangères, au point de vue fiscal.

a) La redevance minière est égale à 25 % du bénéfice distribué par les Mines et remplace la patente et l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux.

Cette redevance a produit 119.000.000 en 1926 pour l'ensemble des Mines françaises pour une production brute de 52,5 millions de tonnes, et nette vendue de 47 millions de tonnes, ce qui correspond par conséquent d'une façon exacte au 25 % du bénéfice distribué par

tonne vendue (10 francs en moyenne en 1926), soit Fr. 2,50.

A cette redevance, il faut ajouter :

b) L'impôt foncier et les taxes diverses, apprentissage, etc., dont le total représente Fr. 0,50 à 0,60 par tonne au maximum, Fr. 1.

La tonne extraite supporte donc au moment de la vente un total d'impôts d'environ Fr. 3,50; il ne faut pas, en effet, ajouter à ces impôts, l'impôt sur le revenu, qui est également payé par les charbons d'origines étrangères, quelquefois même plusieurs fois (actionnaire de la mine étrangère, actionnaire de la Société exportatrice, actionnaire de la Société importatrice).

Nous verrons, en étudiant les conditions d'extraction et de vente du charbon étranger, que celui-ci, lors de sa vente en France, supporte un total d'impôts d'environ 6 à 7 francs, soit le double des taxes grevant la vente des houilles françaises.

Il existe donc au point de vue fiscal une protection très nette en faveur des Mines françaises par rapport aux mines étrangères; cette protection vient donc compenser partiellement la situation défavorable des Mines françaises que nous avons étudiées plus haut: infériorité géologique, capacité de travail du mineur français inférieur, charges considérables dues à la restauration des mines effectuée à des conditions très lourdes.

Situation des Mines anglaises.

Les mines anglaises encore plus que les autres ont subi la crise charbonnière avec une acuité toute particulière. La production houillère anglaise qui a été de 243.000.000 de tonnes en 1928, est, en plus de son importance propre, la source d'activité d'un très grand nombre d'industries et particulièrement de l'armement anglais auquel l'exportation charbonnière assure un frêt d'aller constant.

Il est donc extrêmement intéressant d'examiner les possibilités de ventes des Houillères anglaises sur le marché français et d'analyser les efforts que font les houillères anglaises pour reconquérir la clientèle qu'elles avaient perdue à la suite de la cessation du travail en 1926.

Les raisons qui militent, en faveur de l'introduction des houilles anglaises sur notre marché sont tout d'abord la qualité même de ces houilles et ensuite les conditions dans lesquelles le prix de ces houilles pour l'exportation est à chaque instant déterminé.

Il est inutile d'exposer la valeur des houilles anglaises dont la qualité est universellement appréciée, particulièrement celle des houilles du bassin de Cardiff et sert de base de comparaison à tous les autres charbons; en particulier les charbons dits de la Liste Amiraute.

présentent les caractéristiques requises par les Cahiers des charges des marines du monde entier. De plus, par l'importance de sa production, par la qualité des combustibles extraits, et enfin, par la faculté dont elle dispose de répartir en tous les coins du monde ces charbons, l'Angleterre a acquis la réputation de vendre ses combustibles à un prix qui à tout moment donné est le prix minimum sur le marché: le prix mondial.

En fait, cette assertion ne peut être considérée comme véritable que dans les régions maritimes, c'est-à-dire celles où les frais de transport ne sont pas trop excessifs et ne viennent pas grever d'une façon trop lourde les prix FOB ports anglais.

Tout d'abord, en ce qui concerne les Etablissements du prix FOB port d'exportation, les charbons britanniques offrent en général les meilleures qualités, qu'il s'agisse de charbons vapeur (les charbons d'Amirauté font prime sur tous les marchés), de charbons à gaz (Newcastle) ou d'anthracite.

Néanmoins, il faut reconnaître que dans la classe des charbons à coke, les fines à coke de la Ruhr sont en général préférées ; dans la classe des foyers domestiques, les charbons français du Nord et surtout les charbons belges égalisent les charbons anglais.

Ensuite, la Grande-Bretagne est le plus gros pays exportateur du monde. Son exportation était encore en

1928 de 50 millions, bien que la production ait baissé de 292 millions de tonnes en 1913, à 243 millions de tonnes en 1928.

Pendant ce temps, l'Allemagne n'exportait que 35 millions de tonnes en 1928, les Etats-Unis, 15 millions de tonnes, la Pologne 12 millions et demi, la Belgique, 4 millions et demi, la France 2 millions et demi.

Enfin, il faut remarquer que la France, l'Allemagne et la Belgique sont également importatrices, tandis que l'Angleterre n'importe aucun tonnage de charbons.

Enfin, point principal qui achève de donner au prix anglais son caractère de prix mondial se rapprochant à chaque instant du prix normal, la production anglaise n'est pas organisée pour la vente comme l'est la production allemande (Kohlensyndikat), ou celle des Mines du Nord et du Pas-de-Calais (Comptoir de ventes) qui contrôle une partie importante de la production houillère française.

Ce caractère de la production britannique permet donc la concurrence la plus vive entre les mines anglaises, soit d'un bassin à un autre, soit même à l'intérieur d'un même bassin.

Evidemment, les mines ne sont pas toutes isolées, sous la pression de la crise charbonnière que subit la Graide-Bretagne depuis 1925, des ententes ont été réalisées; plusieurs mines se sont groupées et concentrées

en firmes qui contrôlent maintenant des productions de l'ordre de 10 à 15 millions de tonnes.

Cependant, l'Angleterre produisant 250 millions de tonnes, il existe encore un très grand nombre de mines indépendantes qui assurent la possibilité d'une concurrence effective.

Une preuve concrète du fait énoncé, réside dans la méthode employée par les Mines de la Ruhr pour fixer les prix des charbons d'exportation.

Le prix départ mine pour une qualité déterminée est fixé de manière que ce prix majoré du coût de transport, entre Mine et cale navire exportateur à Rotterdam, autrement dit que son prix FOB Rotterdam soit égal au prix britannique, FOB port britannique.

Enfin, la position géographique des bassins britanniques leur donne une situation extrêmement favorisée puisqu'ils se trouvent extrêmement proches de la mer. Ces bassins sont les bassins gallois (ports: Cardiff, Swansea, etc...), et le bassin de Northumberland (Newcastle), le coût moyen du transport entre les mines de ces bassins et les ports correspondants, frais de port et coût de chargement sur navires compris, est actuellement de 2/6, soit 15 fr. 50 par tonne; les bassins de l'intérieur de l'Angleterre dits des midlands (Yorkshire, etc...), sont beaucoup plus mal placés pour l'exportation.

Jusqu'au 1^{er} décembre 1928, le coût moyen du transport depuis ces Mines jusqu'à la cale du navire au port correspondant (Liverpool, Hull, etc...), était, tous frais compris de 6/-.

Il est actuellement réduit depuis cette date à 4/6, 4/9, chiffre encore élevé qui justifie l'effort spécial que les Mines de ces bassins sont obligées de faire pour exporter et qui se traduit actuellement par une subvention de l'ordre de 2 à 3 shillings par tonne.

Les Mines de ces bassins ont, à l'aide d'un léger surprix infligé aux charbons vendus à l'intérieur de la Grande-Bretagne, constitué une caisse commune qui leur a permis d'allouer une subvention à l'exportation, subvention qui s'est élevée au plus fort de la crise charbonnière dans le courant de 1928, jusqu'à 4/ par tonne exportée.

Ce prix FOB port anglais exportateur étant déterminé, le charbon subit des frais de transport et des charges fiscales qui viennent alourdir le prix et qui délimite ainsi selon la variation de chacun de ces éléments de prix, la zone dans laquelle le charbon anglais pourra exercer une influence prépondérante.

Le charbon anglais, lors de son importation sur le marché français, supporte tout d'abord les charges fiscales anglaises ou françaises suivantes :

Tout d'abord, il paie les impôts à la production, soit

en Grande-Bretagne 6 pence, ou 3 francs en moyenne par tonne. A ces impôts s'ajoutent ensuite les taxes payées au passage de la frontière française, taxes de statistiques payées par l'importateur et perçues par la douane, avant guerre 0 fr. 10 par tonne, aujourd'hui 0 fr. 90.

Droits de quai payés par l'armateur et perçus par la douane, 1 fr. 50 par tonneau de jauge nette des cargos;

Patente et impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux payés par l'importateur, 1 fr. 25;

Impôts fonciers, redevance pour l'occupation du domaine public maritime et taxes diverses, 0 fr. 25.

Ainsi, dès qu'il a franchi la frontière, le charbon anglais a payé, tant dans son pays d'origine qu'en France, un total d'impôt qui est de l'ordre du double du montant des impôts payés par le charbon national.

A cette infériorité dans laquelle se trouve placée l'importation anglaise au point de vue fiscal, s'ajoute l'état d'infériorité dans lequel elle se trouve au point de vue des transports et que nous allons essayer de dégager plus loin en étudiant la comparaison de cette importation, avec les livraisons de charbons français.

Comme le prix du charbon anglais au port exportateur est un prix extrêmement réduit par suite de l'excellent rendement du mineur anglais par la présen-

tation géologique des mines, par l'heureuse disposition géographique des bassins houillers, et par la qualité exceptionnelle des houilles extraites, il peut y avoir compensation entre ces inconvénients et ces avantages respectifs et ainsi, l'importation anglaise a réussi à maintenir une bonne partie de ses positions, malgré les protections tarifaires dont jouissent les mines françaises.

La crise charbonnière de 1928 a néanmoins violemment réagi sur la situation des mines exportatrices anglaises, dont l'exportation a diminué de 77 millions 910 mille tonnes en 1913 à 54 millions 540 mille tonnes. Cette diminution correspondant à la diminution de la production générale houillère anglaise qui est passée en même temps de 291 millions à 241 millions de tonnes.

Cette dégression ayant porté uniquement sur l'exportation, c'est donc que les charbonnages anglais n'ont pas réussi à trouver dans un accroissement de leurs ventes à l'intérieur une compensation à la baisse de leur exportation.

Il n'en a pas été de même comme nous le verrons en Allemagne, où les prix intérieurs assez élevés pratiqués sur le marché allemand, ont permis aux Mines et particulièrement à celles affiliées au Kohlensyndikat d'effectuer à l'étranger un dumping caractérisé et à acquérir ainsi, grâce tout d'abord à la grève minière britan-

nique et ensuite au fonctionnement du plan Dawes, une clientèle qui normalement aurait dû appartenir à la production anglaise.

Il semble que c'est dans cette situation grave dans laquelle se trouvent les Mines britanniques, que réside l'une des causes des réticences du chancelier de l'Echiquir à la Conférence de la Haye, celui-ci tendant à retirer aux charbons la place privilégiée qui lui était faite par le plan Young, dans la suppression progressive des prestations en nature.

Situation de la production allemande.

De prime abord, l'industrie charbonnière allemande paraît florissante puisque sa production de charbons et de lignite a dépassé de 27 millions de tonnes celle de 1913 (frontières actuelles) et la consommation allemande au lieu de suivre la régression de la consommation mondiale, est maintenant supérieure de 3.6 % à celle de 1913.

D'autre part, les houillères allemandes ont suivi des méthodes de rationalisation dans l'organisation du travail, dans les méthodes de vente, dans l'unification de la direction, dans la standardisation des calibrages et la recherche des sous-produits. Les Allemands sem-

blent présenter à l'heure actuelle l'organisme le mieux adapté à régler l'extraction, à fixer les prix de vente et à équilibrer les exportations, selon les besoins du marché intérieur. La création du Kohlensyndikat concrétise cet effort.

Le prix de revient de l'extraction est donc, d'une part abaissé par suite de la diminution des frais généraux et, d'autre part, la direction des mines allemandes, par une connaissance parfaite du marché intérieur et des marchés étrangers, dans le cas qui nous intéresse du marché français, est capable de régler parfaitement la production et de pousser, par exemple, l'extraction de telle ou telle qualité de houille particulièrement demandée à un moment donné.

Enfin, les mines allemandes, et particulièrement celles du Bassin de la Ruhr (qui seul nous intéresse au point de vue exportation) produisent des qualités de houille dont il est difficile de trouver l'équivalent dans d'autres pays et même en Angleterre; les fines à gaz par exemple.

Ce dernier fait est une des raisons pour lesquelles l'Allemagne est en mesure d'exporter par voie maritime sur le marché français, malgré l'importance des frais de transport dont cette exportation est grevée, comme nous le verrons tout à l'heure.

Il ne faut pas cependant attacher à cette organisa-

tion commerciale et technique modèle des houillères allemandes, une valeur trop grande.

En réalité, si les méthodes de standardisation pour la vente donnent des résultats parfaits, il n'en est pas entièrement de même des procédés de rationalisation industrielle, celle-ci semble passer actuellement par un temps d'arrêt. On en attribue la cause à ce qu'en Allemagne un esprit de partialité donnerait satisfaction à des revendications de politique sociale sans souci des intérêts économiques.

Par exemple, à l'inverse des mineurs britanniques, les mineurs allemands ont bénéficié de deux augmentations, l'une en 1927, l'autre au 1^{er} mai 1928.

Evidemment, on peut faire valoir que le rendement matériel de l'ouvrier allemand est un peu supérieur au rendement de l'ouvrier anglais et beaucoup plus élevé que celui du mineur français.

C'est ainsi que le rendement du mineur de la Ruhr « au fond » donne 1.375 kilos alors que le même rendement est de 1.100 kilos en Angleterre et de 800 kilos dans les mines du Nord.

Mais si ce rendement matériel élevé est obtenu, en Angleterre, par une heureuse disposition des filons, en Allemagne, il est surtout obtenu par la mise en œuvre de moyens mécaniques.

Or, l'utilisation de ces moyens mécaniques provoque

des dépenses d'investissement et d'entretien considérables et c'est la raison pour laquelle les Allemands ont dû suspendre l'évolution de leur méthode et même revenir en arrière.

C'est ainsi que le Directeur général Hold, d'Essen, exposait ces faits de la manière suivante :

Un marteau piqueur en service entraîne une dépense annuelle de 400 marks (moyenne établie sur plusieurs années); une grosse haveuse, une dépense de 10.675 marks, un moteur pour couloir oscillant, une dépense de 2.416 marks.

Or, le rendement journalier moyen d'un marteau piqueur est de 5 tonnes, celui d'une haveuse, beaucoup plus chère, de 30 tonnes.

La différence de valeur marchande des charbons gras, des flambants et des charbons à gaz accroît encore la disparité des coups de l'extraction mécanique suivant l'outillage utilisé.

A ne considérer que les dépenses courantes nécessitées par l'entretien des 400 kilomètres de couloirs oscillants de la Ruhr, on constate que les frais annuels ont quadruplé entre 1924 et 1927.

Dans l'ensemble, les frais annuels d'entretien de l'outillage mécanique ont été pour l'ensemble de l'année 1927, d'après le Docteur Hold, à peu près égaux à la

moyenne mensuelle des frais de main-d'œuvre comprenant les salaires et les prestations sociales.

Entre l'année 1924 et l'année 1927, la production utile des mines de la Ruhr a augmenté de 28,8 %, les frais de machine et de main-d'œuvre de 47,7 % comme il ressort du tableau suivant:

ANNÉES	PRODUCTION UTILE Tonnes	INDICES	FRAIS DE MACHINE et main-d'œuvre	INDICES
1924.....	83.792.505	100	732.903.000	100
1925.....	93.891.576	112	932.746.000	127,3
1926.....	103.689.477	122,5	964.635.000	131,6
1927.....	107.966.849	128,8	1.082.082.000	147,7

En fin de compte, les houillères allemandes ont remplacé certaines dépenses de main-d'œuvre par des frais d'amortissement de matériel et de rétribution du capital augmenté.

Le danger réside alors dans ce fait qu'en cas de grève la main-d'œuvre peut être à la rigueur réduite ou licenciée mais les frais d'amortissement subsistent.

Pour exporter les houilles allemandes sur le marché français, plusieurs voies de transport peuvent être employées.

1° Voie fluviale par Rhin aval et navigation mari-

time. Ce mode de transport est surtout employé depuis la guerre par les charbons allemands par suite de la mise en œuvre des stipulations du Traité de Paix prévoyant l'importation de charbons de réparations et ensuite du plan Dawes, prévoyant les fournitures de prestations.

Ainsi se créèrent de nouveaux courants commerciaux.

En 1913, l'Allemagne importa en France :

3.643.898 tonnes de charbons

2.494.631 tonnes de coke

191.772 tonnes de briquettes

Soit au total 6.229.301 tonnes.

Sur ce tonnage furent exportées seulement par voie maritime:

644.081 tonnes de charbons,

10.752 tonnes de coke,

57.217 tonnes de briquettes, soit au total:

709.050 tonnes.

Cette exportation par voie maritime formait donc absolument un minimum.

En 1922, au contraire, ces mêmes transports donnent les résultats suivants:

Charbon. — Sur 3.735.178 tonnes furent expédiées par voie maritime 1.415.023 tonnes.

Coke. — Sur 4.307.711 tonnes furent expédiées par voie maritime 1.000 tonnes.

Briquettes. — Sur 502.618 tonnes furent expédiées par voie maritime 2.331 tonnes.

L'examen de ces chiffres montre que les cokes et les briquettes sont comme avant la guerre destinés à la métallurgie française de l'est et, par conséquent, transportés par terre.

Au contraire, sur le total de l'importation des charbons, un gros tonnage est destiné au centre ouest de la France après débarquement dans les ports de la Manche et de l'Atlantique.

Les frais qui grèvent ce transport sont cependant assez élevés et placent les mines allemandes derrière l'Angleterre et derrière les mines françaises du Nord au point de vue du prix rendu lieu de consommation.

Le coût de transport du charbon par le Rhin est tout d'abord assez élevé et en plus ce transport nécessite deux manutentions successives, l'une pour mise à bord du chaland sur le Rhin et l'autre pour prise à bord du chaland et mise à bord du navire exportateur. De plus, les manutentions diminuent la qualité des charbons transportés et c'est pour cette raison en particulier que le coke très friable et les briquettes ne sont pas l'objet d'une exportation importante par voie maritime.

Le coût moyen du transport de la tonne de charbons

depuis les mines jusqu'à la cale du navire à Rotterdam est le suivant:

Transport entre la mine et le port westphalien d'embarquement (Dortmund, etc...), et chargement dans ce port (coût moyen)	2 marks
Frêt sur le Rhin	1 mark 1/2
Chargement sur navire Rotterdam et frais divers	1 mark
Total	4 marks 1/2

Soit environ 27 *francs*.

Or, nous avons vu que les frais correspondants pour le transport des charbons anglais des bassins côtiers (bassins gallois, basin du Northumberland), sont seulement de 15 fr. 50 par tonne.

De même, nos Mines françaises, tout en étant moins bien placées que les mines anglaises de ces bassins, sont cependant situées d'une manière plus favorables que les mines allemandes.

Le coût moyen de transport entre les mines du Nord et le port d'embarquement peut en effet s'établir de la manière suivante:

PAR EAU

Frêt (canaux du Nord)	16 fr.
Frais de chargements de péniches sur navires et divers	4 »
Total	20 »

PAR FER

Transport par fer	15 fr.
Frais de chargements sur navires et divers	3 »
Total	18 »

En moyenne, on arrive donc au prix de 19 fr. par tonne, de 8 fr. inférieur au prix de transport à la tonne depuis Dortmund jusqu'à Rotterdam.

Cependant, d'importants tonnages de charbons allemands ont été importés depuis la guerre par la voie maritime au titre des réparations et ensuite par l'application du plan Dawes, au titre des prestations en nature.

L'exemple de ces importations ne présente pas d'ailleurs un intérêt considérable car les tonnages importés étaient tout d'abord composés de qualités de houilles pour lesquelles les Mines de la Ruhr donnent des produits extrêmement renommés, tels que des fines à coke par exemple.

Une légère différence dans le coût du transport ne pouvait agir d'une façon sensible sur la décision de l'importateur.

D'autre part, la situation monétaire de l'Allemagne après la guerre ne permettait pas aux exploitations houillères allemandes de calculer des prix de revient suffisamment étudiés pour faire apparaître cette différence.

Enfin, les conditions spéciales dans lesquelles devait s'effectuer le paiement des tonnages fournis au titre des prestations modifiaient entièrement les conditions du marché et ont provoqué ainsi la création de courants commerciaux qui, autrement, n'eussent jamais existé et qui, semble-t-il, sont normalement appelés à disparaître, sauf, toutefois, pour les qualités de charbons spéciales exigées pour des usages déterminés.

Enfin, après la restauration monétaire allemande, l'organisation parfaite de la vente des charbons allemands a permis aux mines de continuer à pratiquer sur le marché intérieur allemand des cotations très majorées et de poursuivre ainsi pendant ces dernières années de crise charbonnière, une politique de dumpnig caractérisée sur les marchés étrangers et particulièrement le marché français.

Le prix du charbon dans toutes les zones maritimes d'exportation étant le prix anglais, les mines alleman-

des ont fixé artificiellement leurs cotations à la parité de ce prix et ont ainsi vendu à perte pour écouler leurs productions.

Importations des charbons allemands en France

ANNÉES	CHARBONS VENDUS sur contrat libre	CHARBONS de réparation	TOTAL
1913.....	6.229.301	—	6.229.301
1919.....	—	2.329.088	2.329.080
1920.....	—	11.925.808	11.925.808
1921.....	—	10.775.791	10.775.791
1922.....	—	10.522.802	10.522.802
1923.....	—	3.852.600	3.852.600
1924.....	905.500	8.845.606	9.752.106
1925.....	2.320.688	7.837.682	10.158.370
1926.....	6.703.500	6.880.957	13.584.555
1927.....	8.921.477	1.289.824	10.211.301

Au contraire, l'importation de houilles allemandes par la voie de terre présente un caractère beaucoup plus normal par suite de la situation géographique du bassin de la Ruhr relativement près du centre de la métallurgie lorraine. C'est d'ailleurs sur ce courant d'importation plus normal que nous nous baserons pour comparer la situation des mines françaises du Nord et du Pas-de-Calais, et des mines allemandes qui permettront de constater un écart d'environ 10 fr. 50 au profit des mines françaises, écart qui est contrebalancé par la

différence des prix de revient en France et dans la Ruhr.

INFLUENCE DES TARIFS DE TRANSPORT
SUR LE PRIX DES HOUILLES PROVENANT DE PRODUCTIONS
FRANÇAISE, ANGLAISE ET ALLEMANDE.

On ne peut donc nier que les conditions dans lesquelles se trouvent les Mines anglaises et les Mines allemandes au point de vue géographique, géologique et social soient supérieures aux conditions de production et de mise à disposition du marché, des mines françaises.

Néanmoins, cette différence est moins grande que ne le disent les partisans de la protection des mines françaises à outrance, l'Angleterre souffrant d'une insuffisance de rationalisation dans les méthodes de vente (mais par contre cette concurrence entre les Mines anglaise permet l'établissement à chaque instant des prix minima), au contraire, le rendement financier des mines allemandes est en partie diminué par l'excès de modernisation de l'outillage industriel.

En outre, les charges fiscales viennent compenser en partie cette différence; nous allons maintenant dans cet ordre d'idées, étudier l'influence des frais de transport.

On peut admettre que dans la répartition normale

des tonnages de houille sur le marché français, la production anglaise fait sentir son influence surtout dans l'Ouest de la France et au contraire, que la concurrence allemande agit surtout sur le marché de l'Est de la France, particulièrement auprès de la métallurgie lorraine.

Nous prendrons donc, comme exemples de comparaison, ces deux courants commerciaux, en étudiant pour chacun d'eux la situation existant en 1914, ensuite la situation actuelle, en prenant pour base d'abord les tarifs normaux puis ensuite les tarifs préférentiels ou prix fermes étudiés spécialement pour protéger les houilles françaises.

Quelle était en 1913 la situation des Mines françaises sur le marché houiller français par rapport aux mines étrangères?

Nous pouvons borner notre étude aux Mines du Nord et du Pas-le-Calais, qui produisent la majeure partie de la production houillère de la France.

Pour transporter une tonne de houille du centre du Bassin minier (Douai), dans l'Ouest de la France, les frais de transport s'établissaient de la manière suivante:

Chartres	9,10	Blois	12,75
Alençon	10,60	Tours	13,85
Le Mans	11,25	Poitiers	14 »
Laval	11,70	Limoges	17,20

Au même moment, le coût de transport de la houille entre la mine britannique et les mêmes régions du centre de la France pouvait se décomposer de la manière suivante:

1° Coût de transport entre Mines anglaises et ports anglais (y compris les frais de chargement au port anglais et les droits de port) 2/6

Frêt moyen entre le Pays de Galles et les ports français desservant le centre ouest de la France, c'est-à-dire les ports de la Manche et de l'Atlantique, du Havre à Saint-Nazaire 4/

Le prix rendu sur navire port français CAF, s'établit donc à 6/6

Le prix rendu, soit 6/6 à 1 fr. 25 8 10

2° Les frais à prévoir lors du déchargement aux ports français:

Droits de statistiques 0 10

Frais de manutention au déchargement. 0 60

Péage sur la marchandise 0 20

Taxes de circulation sur les voies de quai. 0 25

Frais divers 0 05

1 20

Total 9 30

Il y a lieu de déduire la remise de l'armateur à l'importateur (franc du capitaine); les frais jusque sur wagons ports français s'établissaient donc à 8 fr. 30. Ce chiffre devait d'ailleurs être porté à 9 fr. 10 pour les ports de Nantes à Bayonne, pour tenir compte d'un surfrêt de l'ordre de 6 pence, il pouvait être réduit à 8 fr. 10 pour le port de Rouen.

Une fois le tonnage de houille mis sur wagon, s'ajoutaient les frais applicables au transport depuis le port jusqu'à la ville destinataire; le tableau suivant donne ces indications:

DESTINATION	FRAIS depuis mines bri- tanniques jusque sur wagon port français	FRAIS DE WAGON port français à destination	TOTAL
	Francs	Francs	Francs
Chartres.....	8,40	Rouen 5,90	14,00
Alençon	8,50	Caen 5,40	13,60
Le Mans	8,50	Caen 5,50	14,00
Laval.....	8,50	St-Malo 5,00	13,50
Blois	9,40	Nantes 8,05	17,45
Tours.....	9,40	Nantes 4,50	13,60
Poitiers	9,40	Rochefort 4,80	13,90
Limoges	9,40	Bordeaux 7,00	16,40

DESTINA- TION	COUT de transport ferroviaire minimum par tonne depuis Douai (centre du bassin)	COUT de transport minimum depuis Mines étrangères	PROTECTION de transport par tonne	PROTECTION de douane et frais de commission par tonne	PROTEC- TION totale
	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.
Lisieux	9,20	10,60	1,40	1,50	2,90
Chartres	9,10	14,00	4,90	1,50	6,40
Alençon	10,60	13,60	3,00	1,50	4,50
Le Mans	11,25	14,00	2,75	1,50	4,25
Laval	11,70	13,50	1,80	1,50	3,30
Blois	12,75	17,15	4,40	1,50	5,90
Tours	13,85	13,60	0,25	1,50	1,25
Poitiers	14,00	13,90	0,10	1,50	1,40
Limoges	17,20	16,10	0,10	1,50	0,40
La protection moyenne or était donc de frs : 3,40					

Examinons maintenant comment s'établissait le coût de transport d'une tonne de houille depuis le centre du bassin de la Ruhr jusqu'à la mise à disposition de la métallurgie lorraine, c'est-à-dire Homécourt.

Comparons donc deux cargaisons de charbons, en prenant pour base de calcul une rame de 600 tonnes, ce tonnage étant celui d'un train complet, c'est-à-dire possédant les caractéristiques que présente généralement un transport de charbons sur une longue distance.

En 1913, le coût du transport d'un train de 600 tonnes entre Bochum (centre de la Ruhr) et Homécourt (centre

de la sidérurgie lorraine) s'élevait au total à fr. 12 80
soit de Bochum à Sierck, de 8 marks 1/3 ou .. fr. 10 40
et de Sierck à Homécourt 2 40

Le coût de transport d'un train de 600 tonnes entre Douai (centre des mines du Nord et du Pas-le-Calais) et Homécourt était de 6 fr. 60; déjà se révélait là une différence de 6 fr. 20 au profit des mines françaises.

D'autre part, pour ce même transport, le passage à la frontière entraînait pour l'importateur allemand des suppléments de frais qui s'énonçaient de la manière suivante:

Formalités en douane à la sortie de l'Allema-	
gne 1 mark par wagon, soit par tonne	0 125
Entrée en France par wagon, 0,50 soit par T.	0 05
Droits de statistiques par tonne	0 15
Droits de douane par tonne	1 20
Total (environ)	1 55

La différence totale des éléments de frais grevant ces transports s'inscrivait donc pour une somme de 7 fr. 75 en faveur de l'expédition par les mines françaises.

Après avoir étudié les résultats obtenus par les transports de houille de provenance d'Angleterre et d'Allemagne en 1913, nous allons les comparer avec les frais de transport qui grèvent actuellement le charbon fran-

çais d'une part, et d'autre part les houilles anglaises et allemandes.

Nous prenons naturellement les mêmes bases de comparaison pour le charbon anglais, centre de la France; pour le charbon allemand, région industrielle de l'Ouest.

Charbons anglais. — Pour transporter une tonne de houille du centre du bassin minier du nord de la France (Douai), dans l'Ouest de la France, et en nous basant sur les tarifs actuels, les frais s'établissent de la manière suivante:

	AVEC TARIFS préférentiels	SANS TARIFS préférentiels
	Frs.	Frs.
Chartres	52,05	57,55
Alençon	53,05	64,90
Le Mans	53,05	69,40
Laval	56,00	73,55
Blois	61,40	66,35
Tours	55,55	72,55
Poitiers	60,40	79,70
Limoges	80,70	85,60

Or, actuellement, le coût de transport de la houille anglaise entre les mines britanniques et les mêmes villes

du centre de la France peut s'exposer de la manière suivante:

1. Coût de transport entre mines anglaises et ports anglais 2/9d.

(Ce tarif s'applique naturellement aux mines anglaises géographiquement les plus favorisées, c'est-à-dire celles du bassin de Cardiff.)

Frêt moyen entre le Pays de Galles et les ports français desservant cette région du centre ouest de la France (ports situés entre le Havre et Saint-Nazaire) 4/3d.

Le prix rendu sur navires ports français (prix CAF) est donc de7/

Soit au cours moyen de la livre de 124 fr. de fr. 43,40

Les frais de ports français s'établissant suivant l'état ci-dessous:

Droits de statistiques	0,90
Frais de déchargement (moyenne) ..	3,50
Péage sur la marchandise	0,60
Taxe de circulation sur les voies de quai	1,20
Frais divers	0,20
Total	6,40

Ce chiffre étant ajouté au total des frais obtenus ci-dessus depuis Mines anglaises jusqu'à prix CAF ports français, donne le total de 49 fr. 80

A déduire:

Remise de l'armateur à l'importateur (franc du capitaine) 1 fr.

On obtient donc un coût de transport en chiffres ronds d'environ 49 fr., chiffre qu'il faut porter à 52 fr. pour les ports de Nantes à Bayonne, le frêt étant supérieur d'environ 6 deniers.

Quels sont ensuite les frais à ajouter depuis sur wagons port français jusqu'à la ville destinataire? Le tableau suivant donne ces indications:

DESTINATION	DEPUIS MINE britannique sur wagon port français	DE WAGON port français à destination	TOTAL
	Francs	Francs	Francs
Chartres	49 — Rouen	39,90	88,90
Alençon	49 — Caen	34,30	83,30
Le Mans	49 — Caen	42,50	91,50
Laval	52 — Nantes	39,50	91,50
Blois	52 — Nantes	50,30	102,30
Tours	52 — Nantes	46,80	98,80
Poitiers	52 — La Rochelle	40,50	92,50
Limoges	52 — Bordeaux	47,80	99,80

La protection actuelle des mines du Nord et du Pas-de-Calais peut donc se décomposer au point de vue coût de transport de la manière suivante:

Calcul de la protection or sans tarifs préférentiels

DESTINATION	COUT de transport ferroviaire minimum par tonne depuis Douai	COUT de transport minimum depuis mines étrangères	PROTEC- TION de transport	PROTEC- TION de douane et frais de commission	PROTEC- TION totale en francs papier	PROTEC- TION totale en francs or
	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.
Chartres . . .	52,05	88,90	36,85	3,55	40,40	8,20
Alençon . . .	53,05	83,30	30,25	3,55	33,80	6,85
Le Mans . . .	53,05	91,50	38,45	3,55	42 »	8,55
Laval	56 »	91,50	35,50	3,55	39,05	7,85
Blois	61,40	102,30	40,90	3,55	44,45	9,05
Tours	55,55	98,80	43,25	3,55	46,80	9,50
Poitiers . . .	60,40	92,50	32,10	3,55	35,65	7,25
Limoges . . .	80,70	99,80	19,10	3,55	22,65	4,60
Protection moyenne en francs or, frs : 7,30						

Les deux tableaux ci-dessus établissent la protection or dont jouissent les mines françaises à ces deux points de vue: frais de transport, protection douanière.

En résumé, par suite de l'application des coûts de transport aux mouvements des charbons provenant d'Angleterre et de France jusqu'à leur mise à la disposition du consommateur dans le centre ouest de la France; les mines françaises du Nord et du Pas-de-Calais jouissaient en 1913 d'un avantage par rapport aux charbons anglais qui se chiffrait à 3 fr. 40 or; or, actuellement cette pro-

tection s'élève à 5 fr., si on se base sur les tarifs normaux et à 7 fr. 30 si on se base sur les tarifs préférentiels.

Etant donné que le prix de vente moyen du charbon sur le carreau des Mines est de l'ordre actuellement de 100 francs, soit de 20 francs or par tonne, la protection de 5 francs représente une protection *ad valorem* de 20 %, ce qui, pour une matière première, est extrêmement considérable et il ne semble pas que la protection dont jouissent les mines anglaises vis-à-vis de la production française par suite des conditions favorables dans lesquelles elle se trouve placée, puisse être évaluée à une telle proportion.

A fortiori, l'application des tarifs préférentiels faisant ressortir une protection or de 7 fr. 30, les mines françaises seront donc protégées à concurrence de 30 %.

L'augmentation de cette protection depuis la guerre s'explique d'ailleurs par la comparaison des coefficients de majoration qui sont appliqués d'une part, au tarif de transport depuis les mines françaises et au coût de transport depuis les mines britanniques.

C'est ainsi que tandis que les coûts de transport depuis les mines françaises ne sont majorés que de 485 % au total pour les tarifs préférentiels et de 580 % pour les tarifs normaux, les coûts de transport depuis mines britanniques sont majorés de 645 %.

Charbons allemands. — Voyons de même comment se présentent les transports de charbons allemands entre Bochum et Homécourt à l'heure actuelle. Nous reprenons le cas de la rame de 600 tonnes.

Le coût entre Bochum et Sierck est de 10 marks 60, soit 64 fr. 70.

Entre Sierck et Homécourt, le prix est de 15 fr. 25.

Au contraire, depuis la mine française jusqu'à Homécourt, le prix est de 38 fr. 65 la tonne, d'où une différence de 40 fr. 60.

D'autre part, à la frontière, les formalités en douane à la sortie de l'Allemagne coûtent le prix de 1 mark par wagon, soit par tonne 0 fr. 60.

Droits de douane, 2 fr.

La différence totale (différence de coût de transport et formalités de franchissement de frontières, s'établit donc à 44 fr., qui représentent la protection de transport, soit 8 fr. 40 or.

En 1913, la protection n'était que de 5 fr. 60, la protection du charbon français vis-à-vis du charbon allemand, le plus proche de la frontière est donc en augmentation d'environ 2 fr. 50.

De cet ensemble de comparaisons, il semble donc résulter que si, d'une part, les Mines françaises sont nettement en état d'infériorité vis-à-vis des Mines anglaises au point de vue des conditions d'extraction et au point de vue rendement du travail et situation financière, en

fait, cette infériorité est largement compensée par la protection dont elles jouissent au point de vue des frais de transport.

Cette protection a d'ailleurs augmenté depuis la guerre, elle semble actuellement suffisante pour faire face aux difficultés que subissent nos mines par suite de la crise charbonnière.

Les entraves opposées à la libre importation des charbons, entraves que nous allons étudier plus loin, ne peuvent donc être justifiées que si elles existent d'une façon absolument temporaire et disparaissent en même temps que les difficultés momentanées qui en ont provoqué l'application.

En ce qui concerne toutefois les mines allemandes, si l'importation sur l'Est de la France subit une infériorité au point de vue transport, également supérieure à celle d'avant guerre, il n'en est pas de même au point de vue des exportations par Rotterdam sur l'Ouest de la France, et nous allons voir comment les stipulations du Traité de Versailles jointes à la politique de dumping des Mines allemandes ont pu donner à cette importation l'importance dont elle jouit depuis la guerre et qui vient concurrencer l'activité des Mines françaises.

Mais nous remarquerons, en contre-partie, que ces transports de charbons allemands sont effectués sous pavillon français et favorisent ainsi notre armement au tramping.

CHAPITRE IV

Application des clauses du Traité de paix et du Plan Dawes aux Transports de charbons d'Allemagne en France

C'est en vertu de l'annexe V de la partie VIII, du Traité de Versailles que l'Allemagne est tenue de fournir jusqu'en 1930 un tonnage de charbons déterminé.

Cette charte des prestations à effectuer par l'Allemagne fixe à 7 millions de tonnes par an pendant dix ans, le montant des livraisons de charbons qui doivent être faites par l'Allemagne.

Ce chiffre correspond au montant de l'exportation d'avant guerre d'Allemagne en France qui se décomposait en 1913 de la manière suivante:

Charbons	3.643.898 tonnes
Coke	2.393.631 tonnes
Soit au total	6.037.529 tonnes

De plus, l'extraction des Mines françaises par suite de la destruction des houillères du Nord étant considérablement diminuée, l'Allemagne s'engagea à fournir une quantité annuelle de 20 millions de tonnes pendant cinq ans et, pendant les cinq années suivantes, au cours desquelles la productivité des houillères sinistrées devait augmenter une quantité de tonnes de houille décroissant progressivement de 20 à 8 millions. La Commission des réparations fixait mensuellement les quantités qui devaient être livrées. Le programme ainsi arrêté recevait la garantie du gouvernement allemand et celui-ci, ultérieurement, prit l'habitude de charger le Kohlensyndikat, qui groupe les principaux producteurs d'outre-Rhin, d'effectuer pour son compte les livraisons, l'Office des Houillères sinistrées recevant ces livraisons et les vendant pour le compte du gouvernement français.

Détermination du prix

Conformément aux stipulations du Traité de paix, le prix devait être fixé de la manière suivante:

1° Soit au prix sur le carreau de la mine payé par les ressortissants allemands, plus le frêt payé jusqu'à Rotterdam, Anvers ou Gand.

2° Soit au prix sur le carreau de la mine du charbon anglais pour l'exportation, plus les frais de transport

afférents au trajet sur le Rhin de Mannheim à Rotterdam, Anvers ou Gand.

Ce prix en tous cas, ne devait pas dépasser le prix du marché intérieur allemand.

Mais il s'avéra que le niveau de ces prix avait été fixé à un taux trop haut car il fut impossible à l'Office des Houillères sinistrées, chargé par le gouvernement de la vente de ces charbons de les écouler à un prix supérieur au prix mondial et il en résulta pour le Trésor une perte de 3 à 4 millions de marks or par mois pour les charbons expédiés sur la France par voie de mer, et de 2 à 3 millions de marks or environ par mois sur les charbons expédiés par voie de fer.

Ces difficultés relatives aux prix et aux quantités augmentèrent encore lors de l'application du plan Dawes.

Application du plan Dawes aux livraisons de charbon

Pour apprécier les répercussions du plan Dawes sur l'importation des charbons de prestations il est intéressant d'examiner tout d'abord les conditions dans lesquelles ce plan fut élaboré.

La dette allemande a été fixée par l'état des paiements du 5 mai 1921 et s'élevait à 132 milliards de marks or.

Aux termes des accords de Spa, de 1920, 52 % des paie-

ments de l'Allemagne, soit 68 milliards de marks or devaient revenir à la France.

En fait, les paiements prévus par l'état du 5 mai 1921, ne furent pas régulièrement effectués et au mois de février 1923, la Ruhr dut être occupée par les troupes françaises, anglaises et belges.

C'est dans ces conditions que fut réuni le Comité d'experts financiers présidé par le général Dawes, avec la mission de rechercher « les moyens d'équilibrer le budget et les mesures à prendre pour stabiliser la monnaie de l'Allemagne, ainsi que les moyens d'évaluer et de faire rentrer en Allemagne les capitaux évadés ».

Le plan Dawes comprenait ainsi deux catégories de mesures :

a) les premières fixaient le rétablissement du Reichsmark sur la base de l'or afin de permettre sainement la reprise de la vie économique de l'Allemagne et l'équilibre du budget.

b) Ensuite, il fallait déterminer le montant des sommes que l'Allemagne était susceptible de payer au cours des années suivantes sans que fût compromise la stabilité de sa monnaie; c'était là la question de la possibilité des transferts. Les accords furent conclus le 1^{er} septembre 1924, mais leur portée ne put être étendue automatiquement aux importations de charbons qui présentaient trop

d'importance pour s'accommoder strictement du régime de droit commun.

Les stipulations du Traité de paix furent combinées avec celles du plan Dawes par les experts du Comité Wallenberg qui fut réuni au début de l'année 1925 pour éviter l'emploi massif et irraisonné des prestations en nature qui présentent en effet un caractère dangereux puisqu'elles constituent des exportations auxquelles ne correspond aucune rentrée de devises, aucune contrepartie.

Si donc, on voulait que la situation économique de l'Allemagne lui permette de continuer à exécuter les prévisions du plan Dawes, il fallait prévoir les mesures nécessaires pour que les prestations ne viennent pas détruire l'équilibre de la balance des comptes.

Aux termes du règlement Wallenberg, les prestations de charbons dont le total forme un programme trimestriellement soumis à la Commission des Réparations, pouvaient être exécutées au gré de la France de deux manières différentes.

Tout d'abord, selon le régime antérieur, c'est-à-dire, celui exposé plus haut sous forme de livraisons indemnitaires faites à l'Etat français, en vertu du Traité de Versailles.

Ensuite, selon la procédure habituelle du plan Dawes, les Mines allemandes pouvaient passer des contrats com-

merciaux directs (les prix sont débattus directement entre le fournisseur allemand et l'acheteur français), les gouvernements n'interviennent pas et les quantités importées sont déduites au fur et à mesure par la Commission des réparations du programme global des livraisons.

Dans les deux cas, les fournitures étaient réglées par l'Agent général des paiements à Berlin.

L'année 1925 marqua le début de ces dernières livraisons, le règlement Wallenberg ayant défini leurs modalités en mars-avril 1925.

Mais aussitôt, surgirent à ce sujet des difficultés entre la France et l'Allemagne, difficultés qui durèrent deux ans et qui résidaient dans une question de prix qui peut s'exposer de la manière suivante.

Il existait, d'une part, les livraisons indemnitaires qui sont réglées comme nous l'avons vu aux prix intérieurs allemands majorés des frais de transport jusqu'à Rotterdam, Anvers ou Gand, ou, aux prix anglais si ceux-ci sont inférieurs, également majorés du prix de transport jusqu'à Rotterdam.

D'autre part, les livraisons commerciales bénéficiaient au contraire des prix d'exportation pratiqués par les Mines allemandes, prix qui étaient non seulement inférieurs aux prix stipulés par le Traité de Versailles, mais aussi,

inférieurs aux prix intérieurs pratiqués sur le marché allemand lui-même.

Les Mines allemandes avaient donc tout intérêt à ne livrer en France leurs charbons qu'à titre indemnitaire et pour y parvenir, il leur suffisait de se refuser à passer des contrats commerciaux.

Par conséquent, le gouvernement français était forcé de recevoir aux titres de l'annexe V du Traité de paix, une quantité considérable de combustibles payés très cher et devait assumer un risque commercial très sérieux, en servant en pleine crise des changes, d'importateur et de répartiteur des charbons indemnitaires du Kohlen-syndikat.

Celui-ci commençait par livrer complètement les tonnages de houille prévus par la Commission des réparations et s'efforçait ensuite d'intensifier ses ventes en France pour écouler le surplus de sa production.

Mais, naturellement, il refusait de considérer ces derniers marchés comme des contrats de prestations en nature et obtenait de sa clientèle que celle-ci renonce au transfert du prix de vente par la caisse des réparations.

Il se livrait ainsi à un véritable dumping préjudiciable aux intérêts du Trésor et aussi aux Mines françaises qui faisaient tout alors pour augmenter leurs débouchés, en particulier sur l'Ouest de la France.

La riposte la plus efficace consista pour le service

français des prestations à passer peu à peu d'importants contrats avec les Mines allemandes ne faisant pas partie du Kohlensyndikat dont les exportations se trouvaient ainsi diminuées; ces mines sont groupées dans le bassin d'Aix-la-Chapelle, où les intérêts français sont fortement représentés.

La plupart de ces mines acceptèrent de faire passer sur le régime des prestations leurs ventes de coke et de houille en France à partir de septembre 1925.

Grâce à ces accords, les contrats commerciaux de prestations en nature portèrent en 1925 sur 106.000 tonnes de houille et 315.000 tonnes de coke, contre 4.439.000 tonnes de houille et 3.260.000 tonnes de coke, 380.000 tonnes de lignite importées au titre des livraisons indemnitaires.

En 1926, la proportion des contrats fut beaucoup plus élevée, 568.000 tonnes de houille, 1.806.000 tonnes de coke furent introduites en France à titre commercial, contre 4.089.000 tonnes de houille, et 2.651.000 tonnes de coke en vertu de l'annexe V du Traité de paix.

Entre temps, le gouvernement français, pour parer à la mauvaise volonté du Kohlensyndikat décida en juillet 1925 de soumettre l'importation des charbons au régime de l'autorisation préalable et n'accorda cette autorisation que sous la condition de l'acceptation par les Allemands du paiement par la caisse des réparations, ce qui entraînait l'incorporation de ces contrats dans le programme

des prestations; ce fut l'objet du décret du 26 juillet 1925.

Mais alors, à quel prix fallait-il porter ces fournitures au compte des réparations?

Au prix de facture ou au prix du Traité de Versailles?

La question fut portée devant le tribunal spécial prévu par le plan Dawes, au Tribunal de Wallenberg.

Ce tribunal n'eut pas d'ailleurs à statuer, car lorsqu'il fut saisi de l'affaire au mois d'août 1926, les parties étaient sur le point d'aboutir amiablement à un accord.

Auparavant, un accord était intervenu entre le syndicat allemand et les Mines françaises, aux termes duquel le Syndicat allemand s'engageait à ne conclure en France aucun marché libre sans l'autorisation de la Direction des mines.

Mais ce contrôle ne parvint pas à limiter les importations de l'espèce:

1.900.000 tonnes de charbon en 1925,

4.850.000 tonnes en 1926,

furent importées en France par l'Allemagne, en dehors des prestations.

Mais en même temps, un autre débat s'élevait parallèlement touchant le remboursement même par le gouvernement allemand au Kohlensyndikat du prix des combustibles de prestations.

Le Traité de paix donnait en effet à la Commission des

réparations la liberté d'acquitter le prix des livraisons de charbons de prestations, d'après les prix FOB des charbons anglais.

Or, ce prix, tout en étant très supérieur au prix d'exportation des charbons allemands était inférieur aux prix intérieurs allemands publiés par le Reichsanzeiger (bulletin des annonces du Reich). Le Kohlensyndikat exigea donc du gouvernement le remboursement de la valeur des fournitures livrées sur la base de ces prix intérieurs; le différend fut porté devant le Tribunal économique du Reich qui donna gain de cause au Kohlensyndikat.

Ce tribunal décida, en effet, en mai 1926, que le Gouvernement allemand devait créditer le Kohlensyndikat des prix intérieurs sous déduction de l'impôt et d'une retenue de 4 %, en raison du fait que les livraisons de charbons de réparations constituaient pour les mines allemandes un écoulement sûr et sans risque des charbons.

De l'automne 1924 au 31 mai 1926, le paiement par le Gouvernement allemand au Kohlensyndikat de la différence entre le prix intérieur allemand et le prix fixé par la Commission des réparations s'est élevé à la somme de 15 millions de marks.

Cette somme n'ayant pas été portée à son crédit par l'agent général des paiements, le Gouvernement alle-

mand réclama et obtint du tribunal des réparations qu'il fût tenu compte de ces paiements dans la détermination des annuités du plan Dawes.

Ainsi que nous l'avons vu plus haut, les négociations continuèrent sans succès pendant l'année 1925, entre l'Office des Houillères sinistrées et le Kohlensyndikat.

Finalement, le Gouvernement français, pour réduire la perte subie par le Trésor sur la vente des charbons de prestations, perte accrue chaque jour par la dépréciation du franc, demanda au Comité des prestations en nature de réduire de 25 % les livraisons imposées par l'Allemagne pour les neuf derniers mois de 1926.

Malheureusement cette décision fut prise au moment même où allait se déclencher la grève britannique.

Mais, si, au point de vue de la répercussion immédiate de cette décision sur les intérêts de l'économie générale du pays, les effets furent fâcheux, il s'est trouvé que la décision prise a amené la réalisation de l'accord vainement cherché avec le Kohlensyndikat pendant deux ans.

En effet, la suppression de toute importation de charbons anglais a conduit le Gouvernement à supprimer le 11 mai 1926 la réglementation instituée par le décret prohibant l'importation libre des charbons allemands.

C'est ainsi que les négociations vainement poursuivies jusqu'alors entre l'Office des Houillères Sinistrées et le Kohlensyndikat aboutirent enfin à l'accord de Cologne d'octobre 1926.

L'ACCORD DE COLOGNE.

Cet accord qui intervint entre les organismes contractants le 20 octobre 1926, à Cologne, prit la forme d'une convention qui fut mise en vigueur le 1^{er} janvier 1927 par le Gouvernement français. Cet accord fut conclu pour une durée de six mois et fut renouvelé ensuite de trimestre en trimestre.

Il constitue sur la plupart des questions en litige un compromis entre les points de vue français et allemands.

Voici les principales dispositions de cet accord :

1. Aux termes de l'article 1, les Mines adhérentes au Kohlensyndikat acceptent de conclure en France des contrats commerciaux de prestations.

Parallèlement l'article 2 de l'accord reconnaît aux Mines allemandes le droit de traiter directement avec la clientèle française, mais le Syndicat s'engage à faire verser le prix de toutes les ventes en France dans la caisse de l'Office des Houillères sinistrées. Le paiement doit se faire par des traites tirées sur l'Agent général des paiements prévu par le plan Dawes à concurrence du chiffre global figurant au programme arrêté par la Commission des réparations. La question des prix est réglée d'autre part de la manière suivante :

Les livraisons qui seront effectuées en vertu de l'ac-

cord bénéficieront des prix d'exportation allemands, d'ailleurs très inférieurs aux prix intérieurs allemands.

En compensation le Kohlensyndikat recevait une bonification de un mark par tonne de houille et de coke pour toutes livraisons réglées par l'agent général des paiements.

2. Le reste du tonnage importé par les Mines adhérentes du Kohlensyndikat relevait du commerce libre et les sommes que recevait l'Office des Houillères sinistrées étaient restituées au Kohlensyndikat, après déduction du prélèvement de 26 %, prélèvement effectué en vertu du Recovery Act par les douanes françaises sur les ventes effectuées par l'Allemagne.

Ainsi donc, ce nouveau système permettant les contrats de gré à gré, l'entente directe entre le vendeur allemand et l'acheteur français permettait en particulier d'apporter dans les marchés des spécifications précises concernant la qualité des combustibles.

De plus, au point de vue du paiement, la totalité des ventes effectuées par le Kohlensyndikat échappait à la formalité du prélèvement des 26 % par versement direct par le vendeur français, puisque l'Office des Houillères sinistrées effectuait lui-même comme nous venons de le dire, ce prélèvement sur les sommes qui lui étaient versées avant de les restituer au Kohlensyndikat, pour les livraisons dépassant le programme de la C. D. R.

Pour éviter toutes difficultés avec la douane, les contrats relatifs à ces expéditions par le Kohlensyndikat portaient une mention spéciale indiquant que ces livraisons étaient effectuées en vertu de l'accord de Cologne et que la douane n'avait pas à prélever elle-même les 26 % *ad valorem*.

Il n'en était pas de même naturellement, pour les prestations effectuées par les mines allemandes indépendantes du Kohlensyndikat, qui sont d'ailleurs peu nombreuses, celui-ci englobant 90 % de la production houillère vendant du charbon en France.

Les livraisons effectuées par ces Mines payaient naturellement les 26 % au passage à la douane et le vendeur allemand se faisait rembourser directement par l'Agent général des paiements.

Exécution de l'accord de Cologne.

L'exécution de cet accord s'est heurté au bout de quelques mois à une opposition d'intérêts entre les intérêts du Trésor français et ceux des industries nationales, ainsi dans le cas d'espèce, les Mines françaises.

Ainsi que nous l'avons vu, les charbonnages français après la période d'après guerre, ont porté leur extraction à un chiffre supérieur à celui de 1913.

Parmi les mesures importantes prises par le Gouvernement français pour parer au Dumping des Mines étrangères et pour protéger les mines françaises se trouva le décret du 25 mai 1927, établissant l'application d'une licence d'importation.

Le Kohlensyndikat s'estimant lésé par cette mesure annonça son intention de dénoncer la convention de Cologne à partir du 1^{er} juillet 1927.

Pour éviter les inconvénients qu'aurait provoqués pour les deux parties la rupture de cette convention, le gouvernement français consentit à accorder au Kohlensyndikat une double garantie.

La bonification de un mark par tonne de houille prévue par la Convention de Cologne, fut portée au minimum de 520.000 marks par mois, quel que fût le tonnage importé.

En outre, il fut convenu que, si les importations commerciales du Kohlensyndikat n'atteignaient pas un total de 536.000 tonnes par mois, le Syndicat recevrait une bonification supplémentaire de 1 mark par tonne (jusqu'à concurrence de 84.000 tonnes), sur le déficit constaté.

Ces concessions permirent de prolonger l'accord malgré le maintien des restrictions à l'importation.

La portée de l'accord diminua néanmoins beaucoup et à partir du mois de juin 1927, la totalité des ventes en France du Kohlensyndikat se trouva inférieure au

programme de la Commission des réparations et par conséquent, tous les charbons qui furent apportés par le Kohlensyndikat furent entièrement payés par l'Agent général des paiements.

Les importations libres avaient été de 1.550.000 tonnes pendant les cinq premiers mois de 1927: elles furent suspendues. Ces importations correspondaient à un prélèvement de 26 % égal à 7.200.000 marks.

Les prestations elles-mêmes effectuées en vertu de l'accord de Cologne passèrent de 550.000 tonnes à 350.000 par mois.

*Importation de houilles allemandes
dans la région de Strasbourg.*

Nous avons vu que les livraisons effectuées par les Mines allemandes non adhérentes au Kohlensyndikat étaient exclues de l'accord de Cologne.

Il en existe une seconde catégorie: c'est le tonnage de charbons que le Kohlensyndikat a continué en 1927 à fournir à l'Office des Houillères sinistrées au titre du Traité de paix.

La plupart de ces fournitures sont destinées aux départements français formant la zone de desserte du port de Strasbourg.

L'activité charbonnière de la région de Strasbourg notamment, se trouve en effet, entre les mains de marchands de charbons auxquels ont été concédés les puissants chantiers, sis principalement à Strasbourg le long du Rhin en aval du pont de Kehl. Ces importateurs de charbons ont partie liée avec les entreprises de navigation du Rhin et reçoivent les charbons de la Ruhr par eau.

Il parut difficile de laisser dans cette région le Kohlen-syndikat jouir d'une liberté commerciale complète, cette région de Strasbourg se trouve donc actuellement entièrement soumise au régime des fournitures de charbons de réparations et il est à craindre qu'au moment de la cessation de ces fournitures le marché strasbourgeois ne tombe complètement sous le pouvoir des vendeurs allemands.

Le reste des charbons fourni en vertu de l'annexe V comprend le charbon de soutes vendu par l'Office des Houillères sinistrées aux Compagnies françaises de navigation sur le Rhin (90.000 tonnes pour les neuf premiers mois de 1927).

Le maintien du régime antérieur constitue un avantage au profit des Sociétés françaises de navigation rhénanes qui ne pourraient en effet subsister sans une certaine assistance de l'Etat, et cette assistance se caractérise justement par la vente des charbons de soutes et

par le quasi monopole de frêt dont elles jouissent pour les transports de charbons.

Le Gouvernement français a toujours exigé, en effet, que ce transport soit réparti entre les Compagnies de Navigation françaises et allemandes; l'accord de Wiesbaden avait fixé en 1921 la part des Sociétés françaises à 60 % des transports effectués vers l'amont et 30 ou 35 % des transports effectués vers l'aval.

Ces proportions s'appliquaient aux tonnages importés en vertu de l'annexe V, l'accord de Cologne est venu renforcer cet avantage et les Sociétés françaises ont désormais l'assurance de transporter 55 % des charbons expédiés vers l'amont et 20 % des charbons expédiés vers l'aval à destination de la France.

Ces pourcentages portent sur la totalité des importations du Kohlensyndikat et représentent pour l'amont une consolidation de la situation antérieure, pour l'aval le doublement au moins du tonnage jusque-là transporté.

CHAPITRE V

Application du régime des licences à l'importation charbonnière

Pour parer à la crise des charbonnages français encombrés de stocks et pour éviter en particulier le chômage dans les mines, une mesure envisagée par le Ministre des Travaux Publics et approuvée par la Commission des Travaux Publics a été réalisée par un décret daté du 25 mai 1927 et publié au *Journal Officiel* du 28, qui soumet l'importation des charbons étrangers à l'obligation d'une autorisation, c'est-à-dire instituant le régime des licences.

Nous avons vu qu'un système semblable avait été appliqué déjà par le gouvernement français en 1925 mais dont l'application était seulement réduite aux charbons allemands importés librement à la suite du plan Dawes.

Le décret s'appliquait en principe à l'Algérie et aux autres colonies, mais le ministre reconnut que les raisons

qui avaient fait établir cette réglementation n'avaient de valeur qu'autant qu'il s'agissait de l'approvisionnement de la métropole.

Cette mesure fut le complément de la politique poursuivie par le gouvernement pour ouvrir des débouchés à la production des mines françaises.

Les tarifs ferroviaires, les instructions données à tous les services publics en vue de développer la consommation des charbons français, la révision des clauses de leur cahier des charges, les prix spéciaux à la mine pour certaines destinations, les négociations avec le Kohlen-syndikat furent donc complétées par l'institution du régime des licences, cette dernière mesure étant nécessitée par l'énorme stockage des mines françaises qui dépassait pour le Pas-de-Calais deux millions de tonnes, et par un commencement de chômage auquel à juste titre, le gouvernement entendait parer par tous les moyens en son pouvoir.

Les circonstances qui entourèrent la promulgation de ce décret et les modalités de son application, ne furent pas expliquées officiellement aussitôt.

On se demandait donc à ce moment quelle serait la portée d'application de la nouvelle mesure, et principalement les importateurs de charbons installés sur le littoral Ouest de la France et les fournisseurs de charbons étrangers s'inquiétèrent au plus haut point.

La portée du décret fut précisée ultérieurement par le **Ministre des Travaux Publics**, notamment lors d'une audience accordée par celui-ci au Bureau Fédéral de la Fédération Nationale des Travailleurs du sous-sol.

Il fut déclaré que les mesures d'application préparées avec le concours des Houillères par le Ministre, étaient de nature à empêcher la hausse des prix, les charbons français devant être payés en cas de substitution aux prix des charbons étrangers; que les dispositions prises permettraient d'éviter à nos ports maritimes le préjudice important qu'on aurait pu craindre pour eux (les réductions d'importation représentant au moins de 15 % de leur trafic moyen), et devant être compensées en grande partie au moyen d'arrivages par cabotage de charbons français.

Le gouvernement put faire remarquer également que les protestations qui se produisirent à l'étranger paraissaient peu justifiées émanant de pays qui, ou bien pratiquaient eux-mêmes le régime des licences d'importation, ou bien soutenaient leurs mines par des subventions modifiant l'établissement normal des prix.

Ces explications furent d'ailleurs données tardivement, près d'un mois en effet après la promulgation du décret, et l'incertitude dans laquelle furent laissés tous les intéressés provoqua pendant cette période de nombreuses réclamations et des interventions auxquelles le

Ministre dut répondre notamment pour l'Angleterre par une lettre adressée à lord Derby et dans laquelle il exposa explicitement les arguments qui conduisirent le gouvernement à la mesure critiquée.

Il eût mieux valu peut-être publier intégralement au *Journal Officiel*, comme c'est d'ailleurs la règle habituelle, les rapports des Ministres des Finances, du Commerce et des Travaux Publics auxquels se réfère le décret du 25 mai 1927, au lieu de se borner à les énoncer.

C'eût été couper court à tous les malentendus.

Dans ces déclarations officielles, le gouvernement affirma que le régime des licences avait pour but de parer à la hausse des prix et que le charbon français de substitution serait payé au prix des charbons étrangers.

L'étude des faits démontre-t-elle la véracité de ces affirmations?

En ce qui concerne les chemins de fer, par exemple, on put constater de forts tiraillements entre les représentants des réseaux et les houillères, au sujet des prix à appliquer aux charbons français de remplacement.

Les chemins de fer se fondant sur les déclarations du Ministre entendaient traiter aux cours actuels pratiqués sur les marchandises étrangères.

A cette prétention il fut répondu que les chemins de fer devraient payer le prix pratiqué en France à l'épo-

que où étaient présentées les marchandises à l'étranger, les houillères se bornant à ne plus réclamer aux acheteurs les 5 francs de supplément qui leur étaient imposés lors de la grève anglaise pour les charbons requis à leur profit par le gouvernement.

De même, le Ministre de l'Intérieur attirait l'attention des préfets sur la situation des mines françaises et leur indiquait qu'il convenait que les différentes administrations procédassent à la révision de leur cahier des charges d'adjudications, de manière à élargir les clauses qui seraient de nature à éliminer les charbons français et à ce qu'en aucun cas une régie étrangère ne soit stipulée; qu'il importait essentiellement que les services publics ne concourent que d'une façon exceptionnelle à l'envoi de ces charbons étrangers et qu'ils donnent la préférence aux combustibles français, que lorsque les résultats des adjudications feraient apparaître un écart inférieur à 10 % entre les charbons étrangers et les charbons français, il y aurait lieu de surseoir à l'approbation de l'adjudication jusqu'à ce que celle-ci ait fait l'objet d'un examen écourté avec le Directeur des Mines au Ministère des Travaux Publics.

On voit donc que l'affirmation du Ministre ne semblait pas pouvoir se vérifier, et ce fait était compréhensible. étant donné le coût de production relativement haut des mines françaises et leur situation géographique qui leur

permettait difficilement de concurrencer les charbons anglais.

D'ailleurs, si les consommateurs français se servent de charbons étrangers, plutôt que des charbons français, c'est qu'ils y trouvent avantage, soit à cause du prix, soit à cause de la qualité; une pareille argumentation du Ministre semblait donc illogique.

On peut même avancer que le décret fut inspiré en partie par le désir de dégager les services publics des contrats passés à l'étranger, souvent passés d'ailleurs à l'instigation du Ministère des Travaux Publics au cours des derniers mois de 1926 alors que sévissait encore la grève minière britannique.

A propos de ces contrats vient se greffer une difficulté relative aux obligations des importateurs français qui ont contracté avec les fournisseurs étrangers pour fournir des cargaisons de charbons à ces services publics.

Si le gouvernement français peut, en effet, par décret, empêcher l'exécution de contrats commerciaux conclus en France, il n'est pas capable de dégager les Français de leurs obligations envers des étrangers.

La nécessité d'obtenir une licence peut sans doute permettre aux réseaux, aux compagnies gazières ou d'électricité qui ont acheté des charbons directement à l'étranger, d'obtenir soit l'annulation du contrat, soit le report

des quantités à livrer aux termes de ces contrats en invoquant le fait du prince.

Mais la situation d'importateurs qui ont acheté en Grande-Bretagne ou en Allemagne suivant contrat « franco on board » sans révéler à ces vendeurs les destinations exactes de la marchandise, une quantité de charbons dont il est revendu partie à des services publics devient difficile.

Ces derniers, en effet, ont contracté en France et peuvent se prévaloir des effets de décret, ils se refuseront à prendre livraison, mais l'importateur, lui, n'est soumis à ce décret qu'au second degré et par conséquent il sera tenu d'enlever la marchandise ou sera condamné à payer aux fournisseurs anglais ou allemands des dommages et intérêts.

Pour faire disparaître cette difficulté, il eût fallu corriger les termes du décret par un avis visant ces fournitures aux services publics passées de cette manière, mais la direction des mines ne voulut pas se ranger à cet avis et promit seulement d'examiner les demandes de licences avec la plus grande libéralité.

Pour rassurer les inquiétudes des importateurs français, le gouvernement affirma aussi que les réductions d'importations représenteraient moins de 15 % du trafic moyen des ports, étant donné que les licences d'import-

tation ne s'appliqueraient pratiquement qu'aux charbons fournis aux services publics.

Or, la proportion du charbon destiné aux services publics dans le tonnage global manutentionné par les ports de l'Ouest de la France ne s'élève pas seulement à 15 % mais souvent à 25 %, et même à Rouen jusqu'à 35 %.

Pour ce dernier port l'application des licences a abouti à une diminution d'environ 600.000 tonnes sur le trafic total des navires.

Le port de Rouen reçoit en effet les 30/100 environ des charbons importés en France.

Cette proportion qui était de 20/100 en 1913 a même atteint 39/100 en 1918.

Or, plus de la moitié de ces charbons importés sont destinés à des services publics, et par exemple en 1926, sur 3.590.000 tonnes de charbons importés à Rouen, 1.300.000 tonnes l'ont été par les chemins de fer du P. L. M. et les Sociétés du gaz de Paris, et le reste par les Sociétés électriques de la Seine, les chemins de fer de l'Etat et de l'Est, et la Compagnie Gazière de Rouen, et la région parisienne.

Enfin, l'application du régime des licences dans le cas même où ces licences étaient autorisées avec la plus grande libéralité étaient cependant une source d'ennuis et de complications pour les consommateurs par la nécessité de fournir à la direction des mines tous rensei-

gnements, divulguant ainsi les noms des clients et des fournisseurs, nature, origine, tonnage des charbons consommés par ceux-ci, renseignements nécessaires pour prouver que les charbons importés ne devaient pas être fournis à des services publics.

Seul le prix de vente n'était pas mentionné.

En ce qui concerne la date d'application du décret, l'avis aux importateurs publié au *Journal officiel* du 8 mai 1927 l'avait fixé au 5 juin 1927; les exportateurs protestèrent contre l'extrême brièveté du délai d'application et la durée fut reportée au 10 juin, étant donné que la réglementation du 25 mai ne devait être restrictivement appliquée qu'aux approvisionnements des réseaux et services publics, le Directeur des Mines a admis que les formalités fussent simplifiées pour les réceptions des charbons destinés à toutes autres catégories de consommateurs.

On distingua donc les licences pour : « clients divers et chantiers » et celles pour « services publics ».

Les premières « clients divers et chantiers » étaient demandées pour trois mois et n'indiquaient que les quantités de combustibles pour toutes catégories dont l'importation était envisagée pour cette période.

Il était inutile de spécifier la nature des charbons, ainsi que les contrats au titre desquels les combustibles étaient reçus.

Les autorisations étaient accordées sans limitation des quantités et sans examen préalable.

Par contre, les licences « services publics » n'étaient accordées que d'une façon beaucoup plus restrictive et n'étaient valables que pendant deux mois, les demandes devaient être accompagnées d'une note résumant l'essentiel des contrats, indication des services destinataires, dates et durées des contrats, qualité des combustibles à fournir.

Certaines dérogations générales furent accordées d'ailleurs aux importateurs, soit par l'avis du *Journal Officiel* du 28 mai, soit par celui du 29 mars, pour les charbons destinés aux exploitants de mines, ou de cokeries.

Le Directeur des Mines a admis que l'autorisation d'entrée ne soit pas appliquée aux houilles déclarées pour entrepôts fictifs et livrées à ces entrepôts, demeurant entendu qu'à la sortie de l'entrepôt la production d'une licence serait nécessaire.

Le décret fut d'ailleurs combattu dans son origine juridique.

En effet, pour subordonner l'importation en France des combustibles minéraux en provenance de tous pays à une autorisation administrative, le décret visait uniquement l'article 3 de la loi du 9 mai 1910.

Ce texte ne permet au gouvernement de dicter des mesures analogues à celles envisagées qu'à titre de re-

présaille et réciprocité contre un ou plusieurs pays « déterminés » qui eux-mêmes auraient pris des dispositions de nature à entraver le commerce français.

Or, il est vrai que le Gouvernement Français basait son décret sur ce fait que l'Angleterre et l'Allemagne notamment pratiquaient le dumping à l'égard des marchés français et accordaient des subventions aux mines, afin de retrouver des débouchés perdus à la suite de la grève anglaise ou d'en retrouver de nouveaux pour pallier à la surproduction qui résulte de cette grève (et ce cas est celui de l'Allemagne).

Mais on peut dire que tous les pays sans exception ont pratiqué cette politique à l'égard de la France et par conséquent le décret du 25 mai qui vise les houilles en provenance de tous les pays ne pouvait être basé entièrement sur le dit article de la loi du 29 mars 1910.

TARIFS PRÉFÉRENTIELS PROTÉGEANT L'EXPÉDITION
DES CHARBONS FRANÇAIS
PRINCIPALEMENT DANS L'OUEST FRANÇAIS.

Les réductions accordées à ces transports de charbon dérivent de trois séries de considérations.

Tout d'abord les réductions applicables sans distinction entre les expéditeurs et les destinataires et accordées en raison de l'importance des expéditions. Ces ré-

ductions ne présentent pas de caractère économique spécial. Puis, une deuxième catégorie des réductions est applicable à certaines catégories d'expéditeurs ou sont réservées aux charbons acheminés vers certaines destinations.

Ces réductions portent uniquement sur la taxe nue mais bien que les frais et taxes qui s'y ajoutent et que la majoration ne supportent pas cette réduction, il est clair que la réduction s'applique sur le total du prix à payer, puisqu'on multiplie par un chiffre constant, un chiffre de base minoré.

1° Première série de réductions applicables sans distinction entre les expéditeurs et les destinataires.

Le chapitre premier du tarif P. V. 7-107, réserve pour tous les charbons quelle que soit leur provenance ou leur destination, une réduction de 3% sur le barème normal par wagon de 20 tonnes, et respectivement, de 4 et de 5% pour les expéditions de 120 et 180 tonnes.

2° Réductions réservées aux charbons destinés à l'exportation.

Réductions de prix de 10% par wagons de 20 tonnes pour les agglomérés en provenance des gares desservant des ports de mer et exportés par un point frontière ou un port de mer.

Ces agglomérés sont ceux fabriqués par les importateurs de charbons possédant des usines sur le littoral.

On constate que cette réduction a été accordée parce que le travail de ces combustibles comporte une main-d'œuvre française.

D'ailleurs, en général, il s'agit là de charbons d'importation.

Réduction de prix pour les combustibles en provenance des mines françaises, anthracites, houilles, lignites, ainsi que pour les agglomérés, à condition qu'ils soient exportés par un point frontière ou un port de mer, réduction de 25 % par wagons de 20 tonnes, de 30 % par expéditions de 120 tonnes, de 35 % par expéditions de 180 tonnes.

Troisième série de réduction de prix

Le chapitre IV du tarif P. V. 7-107 réserve pour les charbons du Nord et du Pas-de-Calais, de la Moselle et de la Sarre, à destination de toute la France, les réductions suivantes qui sont basées sur la faveur due au transport sur de longues distances :

Base du barème, jusqu'à 150 km.	6 fr.
Pour chaque km. en excédent:	
150 km. à 480 km.	0 02
400 km. à 800 km.	0 0175
800 km.	0 015

par tonne à augmenter des frais de gare.

Enfin, pour tous les charbons français et sarrois adressés à destination des gares situées à l'ouest d'une ligne

traversant la France suivant le parcours Honfleurs, Dreux, Vendôme, Angoulême, Bagnères-de-Bigorre, s'applique une autre série de réductions établie par le chapitre V du tarif P. V. 7-107 et qui se différencie nettement de celle examinée précédemment puisqu'elle vise spécialement une région déterminée et n'admet que certaines gares destinataires.

Ces réductions sont les suivantes :

jusqu'à 150 kilomètres	6 fr.
pour chaque kilomètre en excédent:	
de 150 à 300 kilomètres	0 02
au delà de 300 kilomètres	0 015

C'est grâce à ce chapitre que le charbon français a pu repousser les charbons d'importation à l'ouest de la France.

Ce tarif est d'ailleurs d'autant plus favorable que sur les réductions qu'il comporte se greffe une réduction de 15 % qui accentue encore le caractère que nous venons d'indiquer et qui a été accordé lors de la fin de la grève anglaise à un moment où les houillères françaises risquaient de voir leurs nouveaux débouchés se fermer, par suite de la concurrence de charbons anglais qui faisaient tout pour retrouver leur clientèle.

Dans le même ordre d'idées, une bonification pour groupement par rames à destination de la zone d'im-

portation située à l'ouest de la ligne Honfleur, Dreux, etc..., a été accordée aux houillères du Nord et du Pas-de-Calais.

Cette prime de groupement qui résulte non du tarif 7-107 mais du chapitre 15 du tarif 29-129 qui a trait aux réglementations diverses est fixée à 12 dix-millièmes par tonne et par kilomètre, pour les rames atteignant le tonnage minimum de 300 tonnes et pour une distance d'au moins 350 km.

Le groupement présente, en effet, un gros avantage non pas tant pour la Compagnie qui dessert les lignes que pour celle qui assure le transport intermédiaire et l'achèvement du transport des livraisons.

S'il n'y a pas de groupement en effet par destination, il y aura des manipulations compliquées à effectuer dans les gares de triage, dans celles du réseau de l'Etat en l'espèce, qui entraîneront des retards et finiront par dérégler les expéditions.

Le groupement par rames est donc le corollaire indispensable d'un système de transport intensifié par l'abaissement du prix de revient, c'est-à-dire, par l'application des tarifs préférentiels ou des prix fermes.

Deux éléments complémentaires interviennent d'ailleurs dans le calcul de la prime de bonification, l'un concerne le tonnage supplémentaire.

Le taux de 12 dix millièmes est augmenté pour les

rames dont le tonnage dépasse 300 tonnes, d'autant de fois 200 millièmes qu'il y a dans la rame de coupures entières de 10 tonnes au delà du tonnage minimum de 300 tonnes.

Le deuxième élément concerne la distance supplémentaire: c'est à cette notion que correspond l'alinéa suivant du tarif: « pour les rames qui effectuent un parcours supérieur à 350 kilomètres, le taux de 12 dix millièmes est augmenté de 1 cent millième par coupure entière de 20 kilomètres, au delà de 350 kilomètres.

Enfin, deux dispositions accentuent encore le régime des primes: d'une part, la prime est maintenue même pour les tonnages inférieurs à 300 tonnes, elle est simplement moins forte. Elle sera réduite de 20 % par coupures de 10 tonnes ou fractions de 10 tonnes en moins par rapport à ce minimum.

L'effet de la prime se fait donc sentir déjà au-dessous de 300 tonnes jusqu'à une distance qu'on ne saurait fixer d'une manière absolue puisqu'elle dépendra de la distance de la mine à la gare destinataire.

Parvenue dans une des gares à l'ouest de la ligne ci-dessus indiquée, on pourra faire « éclater » la rame et envoyer les divers wagons vers des destinations aussi multiples que la consommation le réclamera. Ainsi, non seulement les grands centres seuls susceptibles d'absorber les tonnages importants, mais encore les centres de

moindre importance pourront être alimentés par ce système.

La forme sous laquelle ce tarif est appliqué n'est pas à proprement parler une réduction, c'est-à-dire une diminution sur le prix payé au départ, mais celle d'une bonification applicable par voie de détaxe payée aux expéditeurs, c'est-à-dire aux mines.

Il existe donc pour celles-ci une double nécessité, d'une part, d'adresser des demandes aux réseaux (ceux-ci se réservent de fixer l'importance des rames dans chaque cas), et d'autre part, de justifier que les conditions prévues sont bien appliquées au départ et à l'arrivée.

C'est seulement après que ces garanties ont pu être données par les mines que la détaxe leur est accordée et payée directement.

PRIX FERMES

Prix ferme sur Rouen.

En 1925, l'acuité des difficultés que rencontrèrent les mines du Nord et du Pas-de-Calais, les conduisirent à rechercher le moyen de concurrencer efficacement l'importation des charbons anglais dont le port de Rouen était le port importateur principal.

La question fut posée devant le Ministre des Travaux

Publics au cours d'une conférence qui eut lieu le 18 juillet 1925. Une décision fut prise rapidement aux termes de laquelle une autorisation provisoire était donnée sous réserve de la décision définitive à intervenir ultérieurement.

En sa qualité de prix ferme, le prix est identique quel que soit, d'une part, la gare minière du Nord et du Pas-de-Calais d'où se fait l'expédition, d'autre part, quelle que soit la gare destinatrice, Rouen ou les gares situées dans un périmètre de 15 kilomètres de cette ville.

Une condition particulière de ce tarif était relative à l'interdiction de soudure.

« Les prix du présent chapitre ne peuvent être combinés avec aucun autre prix, soit par soudure, soit en vertu d'un ordre de réexpédition, ils ne sont pas applicables aux gares intermédiaires. »

Il est donc interdit de profiter à la fois des avantages du nouveau chapitre XI réglementant l'application des prix fermes et du chapitre V qui applique le tarif préférentiel aux expéditions faites dans l'ouest de la France et que nous venons d'examiner.

Si donc les expéditeurs veulent bénéficier des avantages de ce nouveau chapitre XI pour l'expédition des charbons du Nord à Rouen, ils ne peuvent en même temps les réexpédier de Rouen sous les conditions du chapitre V.

Il faut alors décharger le wagon et faire une nouvelle expédition qui entraîne des frais supprimant l'avantage du chapitre XI.

L'avantage accordé aux mines françaises est donc strictement restreint à Rouen et à sa banlieue, sous réserve de l'extension de ce prix dont nous parlerons tout à l'heure.

D'autre part, alors que les Mines françaises demandaient en 1925 un prix ferme sans limitation de durée, les services techniques du Ministère ne l'accordèrent que d'une manière provisoire.

Finalement le caractère provisoire a d'ailleurs disparu puisque le prix ferme sur Rouen a été l'objet en mars 1926 d'une homologation définitive avec fixation de la durée, jusqu'au 30 juin 1926, et qu'enfin, il a été prorogé d'une façon permanente par décision du Ministère des Travaux Publics du 30 juin 1927.

Il faut cependant reconnaître que cette prorogation permanente n'est pas le signe caractéristique d'un fait immuable, il faudrait pour cela qu'intervienne une dernière décision rendant définitive cette homologation permanente.

En fait, l'application de ce prix ferme cessera d'être applicable, sauf nouvelle prorogation, le 31 décembre 1929.

Le montant de ce prix ferme est de 7 fr. 20.

Le Ministère des Travaux Publics (direction du contrôle commercial des Chemins de fer) vient d'ailleurs d'être saisi d'une nouvelle proposition concernant l'application de ce prix ferme.

Cette proposition vise son extension à des localités voisines autres que celles déjà comprises actuellement : ces localités nouvelles dépassant la banlieue de Rouen qui avait été fixée en 1925 d'une façon assez restrictive.

Toutefois, pour ces nouvelles localités, le prix de transport sera de Frs 7,70, au lieu de Frs 7,20.

Prix fermes sur Le Havre.

Un prix ferme sur Le Havre présentant les mêmes caractéristiques fut créé en juillet 1925, supprimé en décembre 1925, il a été rétabli en mai 1926. Son taux est de 7 fr. 25 par tonne comme prix de base pour expédition sur wagon de 20 tonnes, soit actuellement, frais de gare, majoration et impôt compris, de 39 fr. environ.

En le comparant à l'expédition de Douai au Havre, on obtient une différence en sa faveur de plus de 5 fr.

AUGMENTATION DE LA TAXE A L'IMPORTATION.

A la suite du vote de la Chambre des Députés du 25 mars 1929, et du vote du Sénat du 30 mars, le Parle-

ment a décidé qu'à partir du 1^{er} janvier 1930, le taux de la taxe à la production et à l'importation des charbons serait porté de 2,50 à 3,65 %.

Cette Loi fut votée dans le but de donner à l'Etat les fonds nécessaires pour augmenter les ressources de la Caisse autonome des retraites des ouvriers mineurs qui, à partir du 1^{er} juin 1929, assure à ses ouvriers un relèvement de leur pension de vieillesse et d'invalidité.

La retraite de vieillesse donnée aux ouvriers mineurs à 55 ans d'âge et après 30 ans de services était de 3.750 francs, soit 3.500 francs de retraite normale plus 250 francs d'allocation pour 1928.

Cette pension est assurée par la Caisse Autonome de retraite des ouvriers mineurs, caisse dont les ressources proviennent tout d'abord d'un prélèvement sur les salaires qui est de 4,50 %, ensuite d'une contribution égale des Compagnies houillères et enfin d'une subvention de l'Etat égale à 1 % des salaires.

Or, l'augmentation des retraites des mineurs est la suivante :

Retraite de vieillesse passant de 3.750 francs à 5.000 francs, retraite d'invalidité de 2.700 à 3.600 francs.

Les retraites des veuves étaient majorées de 450 fr.

Ces relèvements devaient entraîner une augmentation générale de 13 % des retraites et pensions servies aux ouvriers et à leurs veuves.

Pour couvrir cette augmentation, il fallait trouver environ 146 millions de francs.

Pour obtenir cette somme, il fallait mettre à contribution les différentes sources alimentant la caisse autonome, c'est-à-dire la participation des ouvriers eux-mêmes, puis la contribution des exploitants, enfin la part de l'Etat.

Or, qu'est-ce que représente cette part ?

En réalité, elle n'est que la compensation d'une économie réalisée sur les retraites ouvrières et paysannes du fait du fonctionnement pour les mineurs d'une caisse autonome. Il eût donc été normal que l'augmentation des ressources nécessaires au fonctionnement de cette caisse ait été obtenue par une majoration de la contribution des ouvriers mineurs, d'une part, et de la contribution des exploitants d'autre part.

Cette participation eût dû être portée à 6,75 %.

En fait, il a été décidé de n'augmenter cette contribution que d'une façon beaucoup plus faible puisqu'elle n'a été élevée qu'à 55 % pour les ouvriers et les exploitants.

Le solde de 3,50 % a donc été mis à la charge de l'Etat, appelé ainsi à contribuer à concurrence de 120 millions 150 mille francs à la constitution des fonds alimentant la caisse autonome.

Ainsi donc, on voit apparaître une subvention sup-

plémentaire de l'Etat de 93.450.000 francs, et la Loi du 30 Mars 1929 a été justement votée pour faire face à cette subvention.

Etant donné que cette taxe a rapporté 193.470.000 francs en 1928, alors que son taux n'était que de 2,50 % de la valeur des charbons, l'augmentation envisagée pour produire 93.450.000 francs de plus devait être de 1,13 %, soit environ 1,15 % pour tenir compte des insuffisances possibles.

C'est ainsi qu'a pu être obtenu le taux de 3,65 % fixé par la Loi.

Examinons les critiques que peut provoquer cette loi. Il semble tout d'abord abusif de faire contribuer les consommateurs de charbons d'importation aux retraites des mineurs car les salariés qu'occupent les opérations de transports de manutention, ou de préparation des combustibles qui viennent dans les ports français, ne jouissent en cette matière d'aucun traitement spécial.

Seuls, les marins ont à la fois une caisse de prévoyance et une caisse de retraites, dite caisse des invalides de la Marine. Cette caisse est alimentée par les fonds de l'Etat obtenus par le jeu d'une taxe qui frappe les passagers embarquant ou débarquant en France.

Mais en fait, cette taxe frappe seulement les usagers des services maritimes et non les consommateurs com-

me le fait la taxe à l'importation dont l'incidence dépasse la personne du débiteur de l'impôt.

Il est ensuite une autre objection d'une portée plus grande. Cette taxe telle qu'elle est inspirée est en contradiction avec la nature même de l'impôt sur le chiffre d'affaires, dont elle est cependant une émanation.

Lors de la création de la taxe à l'importation et à la production sur les charbons, instituée par l'article 142 de la Loi du 13 Juillet 1925, il fut à diverses reprises nettement spécifié que cette taxe spéciale ne constituerait qu'un aménagement de l'impôt sur le chiffre d'affaires organisé par la Loi du 25 juin 1920. Cette taxe devait être entièrement différente de l'impôt allemand du « Kohlensteuer », impôt qui grève les charbons et dont le taux primitif peut être relevé pour d'autres fins que celles qui l'avaient initialement motivées.

Lors de la création de cette taxe à l'importation et à la production, la préoccupation impérative des législateurs était au contraire, de maintenir cette taxe dans le cadre de l'impôt sur le chiffre d'affaires.

Par suite de l'augmentation du montant de cette taxe de 2,50 à 3,65 % on peut se demander quel sera le montant de l'augmentation du prix de vente des charbons qui subiront ce nouveau taux.

Dans le rapport sur le projet de loi présenté à la Chambre et au Sénat, on peut relever le chiffre de 193

millions 470.000 francs, montant du produit de l'impôt sur le chiffre d'affaires sur les charbons en 1928.

Or, pour la même année, la quantité totale de combustibles mise à la disposition de la consommation française et ayant supporté la taxe de 2,50 % de la valeur de la marchandise est de 74 millions de tonnes environ provenant pour 52 millions des mines françaises et pour 22 millions de l'étranger.

Or, le prix moyen de vente des charbons français en 1928, a été de 100 francs.

52 millions de tonnes de charbons français d'un prix moyen de 100 francs au taux de 2 fr. 50 %, ont donné 130 millions de francs.

Le solde, soit 63 millions de francs, a été procuré par 22 millions de combustibles importés, dont chaque tonne a par conséquent supporté 2 fr. 86 d'impôt.

Le taux de cet impôt étant de 2 fr. 50 pour 100 francs de la valeur de la marchandise, la valeur moyenne déclarée en douane a été de 114 fr. 50 environ. Mais la hausse des charbons qui se manifeste depuis le début de l'année 1929 nous autorise à majorer de 5 francs le prix moyen des charbons français et des charbons étrangers, soit, 105 francs, et 120 francs, respectivement.

L'augmentation de la taxe votée par le Parlement aboutira donc à un supplément de prix de 1 fr. 20 par

tonne pour les charbons français et de 1 fr. 40 par tonne pour les charbons de provenance étrangère.

En outre, pour les importations d'anhracite dont la valeur intrinsèque est plus grande, le supplément de taxe sera plus élevé et pourra être évalué à environ 2 fr. 50 en moyenne. Les charbons français seront donc, par suite de cette augmentation, plus avantagés que les charbons étrangers.

En outre, l'application de la Loi sur les Assurances sociales fait ressortir d'une façon encore plus frappante le caractère abusif de cette taxe qui frappe des contribuables sans compensation parallèle.

En effet, les assurances sociales commenceront à fonctionner le 1^{er} mars 1930, c'est-à-dire trois mois après l'entrée en application de cette nouvelle taxe.

A cette époque, le charbon d'importation qui sera grevé de 1 fr. 50 par tonne environ, au bénéfice des ouvriers mineurs, supportera une charge correspondant à 10 % des salaires des dockers et ouvriers des usines charbonnières (5 % payés en principe par les ouvriers, 5 % par les employeurs).

Or, la rémunération de la main-d'œuvre peut être évaluée à 5 francs par tonne pour les combustibles qui passent dans nos ports en transit simple et à 20 francs à peu près pour les combustibles qui subissent une transformation dans les usines d'agglomérés (briquettes et

boulets). L'application de la Loi sur les Assurances sociales entraînera donc un supplément de charges de 2 francs pour les agglomérés fabriqués dans les ports français.

Or, l'organisation spéciale qui existe depuis 1914 pour les ouvriers du sous-sol a permis au législateur d'excepter cette main-d'œuvre du champ d'application de la Loi du 5 Avril 1928.

Les charbons expédiés au départ des ports vont donc supporter un nouveau supplément de charges et ainsi s'accroîtra la disproportion des charges fiscales de ces houilles d'importation et des charbons français, disproportion qui ne peut que contribuer à entraver l'importation charbonnière indispensable à la vie des ports français.

CHAPITRE VI

L'activité charbonnière des ports français

La guerre de 1914 a démontré d'une façon frappante que les côtes de la Manche et de l'Atlantique devaient être desservies par des ports construits d'une façon moderne, régulièrement entretenus et largement outillés. Pendant que l'occupation allemande annihilait la production des Mines françaises, il fallut demander à la production houillère étrangère, les tonnages de houille nécessaires à l'économie nationale.

Or, au début de la guerre, les ports n'étaient pas en mesure de réceptionner et de transiter ces tonnages importants, et il fallut plus de trois ans pour les remettre à même de porter leurs capacités de manipulation charbonnière (débarquement, classement, agglomérés) de 13 millions de tonnes (1913) à 21 millions de tonnes (1918).

Encore cette organisation ne fut-elle obtenue que dans

des conditions particulièrement onéreuses qui frappent encore à l'heure actuelle notre activité portuaire et pèsent très lourdement sur le budget des Chambres de Commerce et sur les budgets des organismes autonomes dont dépendent aujourd'hui l'entretien et l'amélioration des ports et de leur outillage.

La conséquence, immédiate, est que le prix de location des engins de manutention est actuellement très élevé dans les ports français et que les usagers supportent des frais très supérieurs à ceux correspondant à la même manutention à l'étranger.

Quels sont, en effet, les prix de location comparés en France et à l'étranger d'une grue de 5 tonnes, c'est-à-dire d'un engin de force moyenne, tel qu'il est utilisé pour les manutentions de charbons, c'est-à-dire, muni de bennes automatiques et pour une journée de huit heures.

Dans le port de Dunkerque, le prix est de 300 francs, dans celui d'Anvers, il est de 120 francs seulement.

Parmi les solutions préconisées pour améliorer cet état de choses, se place évidemment l'accroissement du trafic des ports français qui permettrait d'utiliser la plus grande partie du matériel.

Aux termes du cahier des charges, en effet, les Chambres de Commerce sont tenues de maintenir tout armé leur outillage à la disposition des usagers. Il faut donc

donner un aliment constant à ce matériel dont l'entretien entraîne des frais généraux considérables qui sont pour ainsi dire immuables et ne sont pas proportionnels à l'importance des marchandises manutentionnées.

On voit donc l'importance considérable du trafic charbonnier pour les ports français et l'étude qui va suivre permet de se rendre compte que ce trafic représente en moyenne les deux tiers du trafic des ports et par conséquent, en est la principale source de vie.

Voyons comment se répartit l'importation des houilles en France entre les différents ports.

Port de Rouen. — Les importations de charbon par le port de Rouen pendant l'année 1927, se sont élevées à 3.508.140 tonnes, qui représentent 59 % environ des marchandises débarquées dans le port ; celles-ci ayant atteint un total de 5.921.669 tonnes.

Au cours des années 1925-1926-1927, le total des houilles débarquées à Rouen s'établit de la manière suivante :

1925.....	3.963.012 tonnes
1927.....	3.508.140 —
1928.....	2.642.000 —

le pourcentage pour ces trois années dans les importations totales étant de 60 % en 1925, de 48 % en 1926 et de 59 % en 1927. Ce tableau fait ressortir une grosse dimi-

nution des importations en 1926, mais il faut se rappeler que cette année fut celle de la grève anglaise et par conséquent, si en 1927 le port de Rouen a importé plus de 800.000 tonnes de plus qu'en 1926, en réalité, il se trouve en déficit de 450.000 tonnes par rapport à l'année 1925, qui fut, elle, une année normale.

Dans le total des importations, les charbons anglais viennent naturellement au premier rang avec 2.300.000 tonnes.

L'importation allemande vient au second rang avec 1.116.000 tonnes, c'est-à-dire en diminution sur les importations de charbons allemands effectuées en 1926 pendant le cours de la grève anglaise.

	1927	1926
	Tonnes	Tonnes
Importation anglaise.....	2.297.000	983.504
Importation allemande.....	1.116.000	1.501.378

Port de Bordeaux. — Au cours de l'année 1927, Bordeaux a importé 1.719.918 tonnes de charbons, total qui représente 51 % des marchandises débarquées qui ont atteint pendant cette année 3.337.928 tonnes.

La répercussion de la grève anglaise avait été néfaste pour le port de Bordeaux (dans cette expression il faut

également comprendre les annexes Pauillac et Blaye), l'importation des charbons anglais avait accusé une diminution de 906.199 tonnes par rapport à l'année 1925 en ne dépassant pas 454.099 tonnes.

A la suite d'un très gros effort poursuivi par les Mines britanniques pour reconquérir les débouchés que leur avait fait perdre la cessation du travail, on aurait pu s'attendre à une reprise vigoureuse des importations de charbons anglais qui devait permettre une comparaison favorable avec le total des importations de 1925. Or, tel n'est pas absolument le cas et quoique supérieures à celles de 1926, les importations de charbons britanniques de 1927 se trouvèrent inférieures à plus de 160.000 tonnes aux chiffres de 1925.

Là encore, il faut voir un effet du décret d'importation du 25 Mai 1927, que nous avons eu l'occasion d'analyser plus haut.

	1927	1926	1925
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Importation anglaise.....	1.197.300	454.799	1.359.197
Importation allemande ..	406.397	578.435	360.682

Port du Havre. — Pendant la même année considérée, les importations par le port du Havre ont atteint le chiffre de 1.006.398 tonnes représentant 29 % environ

des marchandises débarquées dans le port qui se sont élevées à 3.406.846 tonnes.

Le phénomène constaté à l'occasion de la grève britannique s'est produit de la même manière, le total de l'importation est supérieur en effet de 130.245 tonnes au chiffre des importations charbonnières de l'année 1926.

Mais, par contre, ce chiffre n'est pas en diminution nette par rapport au montant des importations de 1925 et même par rapport au montant des importations d'avant-guerre, le tableau ci-dessous illustre cette remarque :

1913.....	958.022	1921.....	868.211
1914.....	957.192	1922.....	1.015.294
1915.....	993.439	1923.....	1.186.007
1916.....	1.011.603	1924.....	1.164.717
1917.....	933.397	1925.....	1.012.760
1918.....	986.668	1926.....	976.153
1919.....	916.981	1927.....	1.006.398
1920.....	1.445.030		

Néanmoins, si globalement le montant des importations en 1927 n'est pas inférieur au total de 1925, on peut remarquer que la composition de ce chiffre par pays de provenance n'est pas la même.

En 1925, 933.890 tonnes de houilles anglaises furent

importées au Havre, alors qu'en 1927, n'entraient au Havre que 760.991 tonnes, soit en notable diminution.

En compensation, l'activité du port fut assurée par une augmentation de l'importation des charbons allemands, qui passa de 77.774 tonnes en 1925, à 114.282 tonnes en 1927, après être passée à un maximum anormal de 345.170 tonnes en 1926, pendant la durée de la grève anglaise. D'ailleurs, le tableau suivant résume ces données :

IMPORTATION en provenance de	1927	1926	DIFFÉRENCE en plus ou en moins
Grande-Bretagne	760.991	333.321	plus 427.670
Allemagne	114.282	345.170	moins 230.888
U. S. A.	126.295	189.274	moins 62.979
Pologne.....	2.380	6.533	moins 4.153

Port de Marseille. — Le port de Marseille a débarqué pendant l'année 1927, 936.168 tonnes de houilles étrangères.

Ce trafic se trouve en diminution de 161.852 tonnes sur celui de 1926 et représente 20 % du total des importations de l'année 1927, qui ont atteint 4.519.228 tonnes.

On voit donc que pour Marseille, l'importance du trafic charbonnier tout en étant assez grande, ne possède

pas le caractère impératif pour la vie du port que nous avons remarqué pour les ports de l'Atlantique et de la Manche.

Le trafic charbonnier se décompose de la manière suivante :

1° Charbons ayant passé par l'entrepôt fictif du quai du large.....	650.783 tonnes
2° Charbons débarqués directement sur wagons	
a) à destination de la Compagnie	
P. L. M.....	247.499 —
b) pour la consommation locale..	37.886 —
	396.168 tonnes

Les résultats ci-dessus ne concernent que le seul port de Marseille. Or, en 1927, la Compagnie P. L. M. a commencé à débarquer une partie de ses charbons au quai de Caronte et, en outre, elle a reçu quelques uns de ces navires charbonniers à Port de Bouc. Il faut donc compléter les chiffres ci-dessus en ajoutant le montant des importations de Caronte et de Port de Bouc, qui doivent être considérés maintenant comme des annexes du port de Marseille.

Les Chemins de fer du P. L. M. ont débarqué, tant à Caronte qu'à Port de Bouc, 263.662 tonnes de charbons, on peut donc arriver au résultat suivant :

Importation par Marseille.... 936.168 tonnes

Par ses annexes..... 263.662 —

Voici comment se répartissent ces tonnages par pays de provenance et par comparaison avec les années 1926 et 1925.

EN PROVENANCE DE	1927	1926	1925
Grande-Bretagne	641.993	408.317	900.089
Allemagne.....	356.356	512.712	98.040
U. S. A.	136.817	156.802	142.926
Belgique.....	—	—	7.500
Autres pays.....	88.691	20.189	2.409
	1.223.857	1.098.020	1.151.014

Port de Caen. — Le port de Caen occupe le septième rang dans le classement des ports français au point de vue de leur trafic général, il occupe le cinquième rang dans la liste des grands ports charbonniers.

Cette situation tient à la position favorisée du port de Caen qui est seul à desservir une région très étendue, le port de Cherbourg desservant presque uniquement le Cotentin et le port de Granville étant insuffisamment équipé pour un gros trafic.

De plus, l'ouverture récente d'un bassin minier aux environs de Caen lui assure un rôle important de transitaire de matières pondéreuses.

Dans ce trafic, la houille constitue avec les bois la presque totalité des importations.

En 1914, le trafic des charbons atteignait 87 % du total des importations du port de Caen qui ne dépassaient pas 576.000 tonnes.

En 1926, sur un trafic global de 786.000 tonnes, il a été débarqué 700.000 tonnes de houilles représentant 89 % des importations totales.

En 1927, cette proportion s'est élevée à 93 % des importations globales qui se sont élevées à 1.057.897 tonnes. Les importations de houilles ont été, en effet, de 988.361 tonnes, chiffre qui classe le port de Caen derrière Rouen, Marseille et Le Havre, mais avant Nantes, Saint-Nazaire et La Rochelle.

Le tableau ci-dessous indique la progression du trafic charbonnier de ce port :

1913.....	549.259	1921.....	510.000
1914.....	515.571	1922.....	873.921
1915.....	740.869	1923.....	1.084.990
1916.....	542.685	1924.....	1.051.243
1917.....	748.000	1925.....	937.935
1918.....	747.875	1926.....	707.305
1919.....	705.000	1927.....	988.361
1920.....	700.084		

Dans l'importation charbonnière de 1927, les charbons anglais ont figuré pour 586.262 tonnes, et les charbons allemands pour 396.149 tonnes.

Ces chiffres indiquent une reprise très nette de l'importation anglaise qui avait dû naturellement céder le pas pendant la crise des houillères britanniques aux charbons allemands, charbons libres ou de réparations.

En 1926, en effet, l'importation anglaise fut seulement de 237.391 tonnes contre 409.927 tonnes, montant de l'importation allemande.

L'exemple du port de Caen est le plus typique qui puisse se rencontrer, il indique d'une façon flagrante la prépondérance du trafic charbonnier, la nécessité de conserver à ce mouvement d'importation un rythme régulier dont dépend la vie même du port.

Port de Nantes. — La proportion du trafic charbonnier dans l'activité générale de ce port est moins nette puisqu'elle ne s'élève qu'à 50 % des marchandises débarquées, qui ont atteint 1.760 tonnes en 1927, le tonnage de houilles débarquées a été de 895.362 tonnes.

Ce chiffre se trouve d'ailleurs supérieur de 200.000 tonnes, au tonnage débarqué en 1913.

L'examen de l'activité charbonnière des autres ports français peut s'exprimer de la manière suivante pour l'année 1927 :

Pour le port de Saint-Nazaire, 592.090 tonnes représentant 73 % environ des marchandises diverses débarquées.

Pour La Rochelle-La Pallice, 529.232 tonnes représentant environ 60 % du total des importations.

Pour Dieppe, 337.221 tonnes représentant environ 69 % du total des marchandises importées.

**Pourcentage des charbons
dans les importations totales de chacun des ports français
pendant l'année 1927**

	IMPORTATIONS totales	IMPORTATIONS charbonnières	POURCEN- TAGE
	Tonnes	Tonnes	
Rouen et annexes.....	5.921.669	3.512.000	59 %
Bordeaux et annexes.....	3.336.928	1.639.900	49
Marseille et annexes.....	5.037.022	1.196.700	23
Le Havre.....	3.406.846	1.006.400	29
Caen.....	1.052.897	984.000	93
Nantes et annexes.....	1.760.370	916.300	52
Saint-Nazaire.....	813.274	598.800	73
La Rochelle-Ville et La Pallice	879.134	525.900	59
Dieppe.....	487.540	343.000	70
Bayonne.....	525.427	317.100	60
Boulogne.....	560.500	315.600	56
Saint-Malo.....	387.927	272.100	70
Brest.....	512.767	236.200	46
Cherbourg.....	256.527	210.800	82
Lorient.....	262.830	182.200	69

Enfin, pour Bayonne 315.268 tonnes.

D'ailleurs, la prépondérance capitale de l'activité charbonnière dans le trafic général des ports français s'exprime d'une façon beaucoup plus saisissante par l'examen du tableau récapitulatif (page précédente), extrait des résultats recueillis par le Comité Central des Armateurs de France.

Or, par suite de l'application des mesures spéciales qui sont venues gêner le trafic charbonnier des ports français, tout au moins indirectement, on constate que la moyenne mensuelle de l'importation maritime va en diminuant depuis ces dernières années comme le montre le tableau suivant où l'activité des ports de l'ouest, particulièrement intéressés par l'importation charbonnière, est indiquée d'une façon spéciale.

ANNÉES	IMPORTATIONS TOTALES maritimes mensuelles	IMPORTATION MENSUELLE par les ports de l'ouest de Dieppe à Bayonne
	Tonnes	Tonnes
1913	1.150.000	920.000
1925	1.140.000	990.000
1927	1.110.000	920.000
1928	1.000.000	800.000

On voit donc que l'importation actuelle par l'ensemble des ports de l'ouest est inférieure de près de 200.000

tonnes par mois au chiffre de 1925 et de 120.000 tonnes environ par rapport au chiffre de 1913 ; cette diminution venant justement à une époque où la nécessité apparaît de soutenir impérativement l'activité des ports et comme nous allons le voir de l'Armement français et surtout de l'Armement au tramping.

PART DU TRAFIC CHARBONNIER DANS L'ARMEMENT FRANÇAIS.

Le trafic charbonnier tient une place primordiale dans l'activité de l'Armement français et principalement de l'Armement au tramping.

En effet, la flotte de tramping jauge environ 600.000 tonneaux sur lesquels 400.000 environ, soit les deux tiers, sont affectés au trafic charbonnier.

Le tramp est un « vagabond » et, selon la définition de M. Cangardel, Directeur de la Société Anonyme de Navigation « Les Armateurs Français », un navire irrégulier qui pratique les navigations les plus diverses, va où le trafic l'appelle, élément d'une masse de manœuvre, où puisent exportateurs et importateurs, suivant les saisons et les besoins.

En effet, les influences saisonnières, le caractère irrégulier ou accidentel de certains mouvements commerciaux font que les lignes régulières ne suffisent pas, à certains moments et pour certaines marchandises, pour assurer le trafic exigé.

Les lignes régulières se réservent en effet les marchandises dont le transport est le plus rémunérateur, le navire de tramping doit se contenter des marchandises pauvres, telles que le charbon, type même de la marchandise pondéreuse.

Un certain nombre de tramps ont perdu cependant ce caractère irrégulier. Ils se sont fixés sur certains itinéraires, et leur rotation affecte un caractère assez régulier, ils touchent presque toujours les mêmes ports. Ils deviennent pour ainsi dire les annexes d'entreprises industrielles ou commerciales.

Par exemple, le tramp à son voyage aller importe du charbon, puis, en retour, exporte une cargaison de minerais ou de telle autre marchandise pondéreuse. On ne peut donc supprimer un courant commercial sans apporter une perturbation grave à la rotation et au rendement du navire.

Comme corollaire, d'autre part, la suppression de l'un des courants de transport venant gêner la navigation du tramp le forcerait à naviguer sur lest sur une partie plus ou moins grande de l'un de ces voyages et par conséquent le frêt du transport en retour serait infiniment plus élevé.

Il y aurait à la fois perte pour l'armement et perte pour l'acheteur des marchandises pondéreuses sur le transport desquelles serait appliqué ce frêt en hausse.

Cette faute serait d'autant plus lourde, que l'Armement au tramping s'exerce sur un marché international où la concurrence est sans limite : il est assujéti à une incertitude constante exclusive d'engagement de longue durée. De plus, le navire français est handicapé en proportions des énormes bénéfices faits au détriment de l'Armement au cours de la Guerre.

Le tramping peut être une industrie prospère mais elle subit avec plus ou moins de sensibilité, suivant la force financière de l'armateur, les mouvements et les contre-coups de la situation économique et plus spécialement de l'importance des courants commerciaux.

Or, l'Armement ne peut s'adapter strictement à la règle de l'offre et de la demande : l'un des éléments, le tonnage à flot, est une constante, tandis que le volume des marchandises à transporter est éminemment variable.

Par conséquent, tout l'art de l'armateur est d'étaler les périodes heureuses et celles de dépression, pour qu'une partie des bénéfices des années grasses viennent compenser les pertes possibles dans les années moins heureuses.

La plus grande aide à donner à l'Armement, et surtout à l'Armement au tramping, est donc justement de rendre le plus régulier possible les mouvements des marchandises transportées et, en particulier, d'assurer la régularité des transports de charbons qui ainsi que nous allons

l'exposer plus loin, forme le facteur le plus important de l'activité de cette navigation spéciale.

Après la guerre, la situation de cet Armement est devenue particulièrement difficile, la prospérité des affaires maritimes dues aux extraordinaires taux de frêt pratiqués pendant la période 1918-1921, a alléché des capitaux qui ont été investis dans les entreprises françaises de navigation et ont servi à réaliser l'acquisition de nombreux navires ; ceux-ci malheureusement avaient atteint à ce moment des prix considérables et c'est moyennant des capitaux très élevés que les armateurs se les procuraient.

Depuis cette époque, les frêts sont tombés brusquement, la valeur des navires a subi la même chute et telle unité ne vaut plus que 20 % de sa valeur de 1921.

Ce fait a provoqué dans l'Armement français un état de crise auquel les organismes privés et également l'Etat, ont songé à porter remède par différents moyens.

En particulier, le crédit maritime appliqué déjà dans de nombreux pays étrangers, a été envisagé en France.

Répercussions de la grève britannique.

La grève houillère britannique a particulièrement affecté nos lignes de navigation au tramping par la suppression subite de la demande de frêt sur les itinés-

raires qui autrefois étaient régulièrement parcourus par nos navires, particulièrement en sortie de Cardiff, sur les ports de la Manche, sur ceux de l'Atlantique et sur l'Afrique du Nord. L'exploitation de ces navires menaça une fois de plus de devenir déficitaire.

La cessation de la grève britannique provoqua dès le début de 1927, le retour aux routes normales du tonnage au tramping, les frêts aussitôt augmentèrent par suite de la reprise de la demande des charbons anglais, malgré la concurrence très active qui faisait d'ailleurs vainement de grands sacrifices pour conserver les débouchés qu'elle s'était acquis pendant la grève anglaise.

Cependant, cette tension du marché des frêts ne dura pas et en Juin 1927, le tonnage se remontra partout en excédent sur les besoins des affréteurs.

Ce fait est d'autant plus extraordinaire, qu'à cette époque de l'année s'ouvrent des trafics saisonniers tel que le transport de céréales ou celui des bois en sortie de la Baltique.

Cet excès de tonnage proposé sur le marché fit tomber les moyennes des taux de frêt bien au-dessous des moyennes de 1926 et parfois même au-dessous de celles de 1925.

En même temps, les restrictions opposées à l'importation en France des charbons, ralentirent très nettement les affrètements.

Le tableau ci-dessous donne la moyenne générale des cotations pratiquées au départ de la côte ouest et de la côte est d'Angleterre, à destination de Marseille et de Rouen.

Moyenne générale par année des frêts charbonniers pratiqués du Royaume Uni (côte Ouest et côte Est) à destination de Rouen et de Marseille

ANNÉE	ROUEN		MARSEILLE	
	Côte Ouest d'Angleterre	Côte Est d'Angleterre	Côte Ouest d'Angleterre	Côte Est d'Angleterre
1915	16/	19/7	37/6	38/1 1/2
1916	31/9	33/10 1/2	74/3	81/4 1/2
1917	43/1	40/4 1/2	75/4 1/2	71/5
1918	44/3	51/9		
1919	44/7 1/2	48/3 1/2	64/	70/9
1920	38/3 1/2	41/3	42/6	44/1
1921	9/	8/3	14/5 1/2	21/6
1922	6/11 1/2	6/7 1/2	12/	12/3
1923	6/10 1/2	6/7 1/2	11/1	11/7 1/2
1924	5/4 1/2	6/4	10/6	10/7 1/2
1925	4/6	4/8 1/2	8/3 1/2	9/4
1926	4/5 1/2	4/11 1/2	11/1 1/2	10/3
1927	4/4 1/2	5/1 1/2	9/7 1/2	9/3

Actuellement, les frêts se raffermissent d'une façon extrêmement nette et la détente qui au début de l'année

était escomptée, ne s'est pas produite et l'état actuel du marché indique une tension toujours plus grande.

D'ailleurs, la situation actuelle du marché mondial des charbons étant très améliorée, il ne semble qu'il faille s'attendre à une chute du cours des frêts dont la valeur actuelle est d'ailleurs juste suffisante pour étaler les frais d'exploitation chargeant le budget des Compagnies de Navigation.

Les victimes de cette situation sont évidemment d'une part, les armateurs qui au début de l'année ont passé des contrats de frêt à des taux insuffisants, et, d'autre part, les établissements possédant des dépôts de soutes qui ont passé des contrats à des cours qui se sont révélés très inférieurs au prix de revient des charbons de soutes rendus au dépôt, les éléments de ce prix de revient étant d'une part, le prix fob du combustible qui est actuellement en hausse, et, d'autre part, le frêt jusqu'au dépôt dont les cours sont également extrêmement fermes.

PART DU PAVILLON FRANÇAIS DANS LE TRANSPORT DE LA HOUILLE.

Nous allons essayer de donner ci-dessous un aperçu de la proportion du pavillon français dans le transport des tonnages de houilles qui sont importées en France par voie de mer.

Les statistiques de la Direction générale des Douanes font ressortir que sur 13.775.442 tonnes de houilles importées par voie de mer en 1927, 6.258.617 ont été transportées sous pavillon français, contre 7.516.825 tonnes confiées à des navires étrangers.

La part revenant à nos navires ressort donc à 45,43 % et celle revenant aux pavillons étrangers à 54,47 %, ces chiffres sont d'ailleurs assez favorables à notre Armement, si l'on réfléchit à la disproportion des tonnages présentés sur le marché français par notre Armement national et par les Armements étrangers.

En 1926, pour la première fois, la part du pavillon français a nettement dominé ces concurrents étrangers en s'attribuant 58,91 % du transport des houilles importées par nos différents ports. Cette augmentation de la part du pavillon français s'expliquait alors en 1926 par la diminution considérable des importations de charbons anglais remplacées par celles des charbons allemands, nous verrons plus loin que par la nature des destinataires des charbons allemands, ceux-ci sont beaucoup plus fréquemment transportés sous notre pavillon national que les houilles anglaises.

Il est donc préférable de choisir plutôt comme termes de comparaison avec les chiffres d'avant-guerre, une année normale, par exemple 1927 où la proportion est de 45,43 % en notre faveur. En 1913, au contraire, les

navires français ne transportaient que 16,36 % de notre importation houillère qui dépassait cependant le tonnage réalisé en 1927 et cette augmentation de la proportion du transport de la houille dans l'activité de l'Armement français est explicable par suite de l'augmentation considérable des Armements étrangers qui ont peu à peu éliminé nos navires dans les autres branches de cette activité.

Voyons maintenant, dans chacun des différents ports français importateurs de charbon, la part faite dans ces importations au pavillon français.

Port de Rouen. — Ainsi que nous l'avons vu, le port de Rouen est actuellement le port charbonnier français le plus important; pendant l'année 1927, le port de Rouen a importé 3.508.140 tonnes sur lesquelles 1.413.343 tonnes ont été transportées sous pavillon français, soit environ 41 %. D'ailleurs sur ce total, près de 2 millions de tonnes ont été débarquées pour le compte des assujettis au décret du 28 Janvier 1922, dont plus de la moitié ont été transportées par pavillon français.

Au contraire, les importateurs privés se sonciant malheureusement trop peu du pavillon national, ont fait leurs importations pour la plus grande partie par pavillon étranger, environ 80 %.

Ceci s'explique aisément d'ailleurs:

En effet, les plus gros importateurs traitant des marchés sur des tonnages très importants achètent leurs cargaisons, soit sur wagons mines, soit FOB port d'exportation: ils peuvent donc soigner eux-mêmes l'affrètement du navire importateur et par conséquent sont maîtres du choix du pavillon, tandis que le petit importateur qui est plutôt l'importateur privé, achète son tonnage CIF port d'importation et c'est par conséquent à l'exportateur étranger de grouper ces tonnages pour arriver à obtenir une cargaison complète ; il cherchera à réaliser un affrètement sur le marché anglais et le transport échappera par conséquent à notre pavillon.

Cette explication trouve d'ailleurs son illustration dans l'examen des provenances de la houille importée et dans la part du pavillon français dans le transport, soit des charbons anglais, soit des charbons allemands.

Dans le total de 3.508.140 tonnes importées à Rouen en 1927, les charbons anglais ont fourni près de 2.300.000 tonnes dont 1.300.000 tonnes étaient destinées à des importateurs privés qui généralement font leurs achats CIF et par conséquent n'ont pas de contrôle sur le pavillon transporteur. **La part du pavillon français n'a été que de 12 % sur le tonnage destiné aux assujettis au décret.**

En charbons allemands, sur 1.116.273 tonnes, 878.443 tonnes étaient destinées aux importateurs assujettis au décret sus-indiqué.

Sur ce tonnage 709.393 tonnes, soit 80 %, ont été transportées par navires français.

Parallèlement, les importateurs privés n'ont reçu que 237.830 tonnes sur lesquelles 146.163 tonnes, soit 61 % ont été transportées par pavillon français seulement.

La proportion du pavillon français de 45 % dans le total des importations du port de Rouen provient donc, en majeure partie, des importations de charbons allemands.

Nous venons d'apercevoir d'abord une première raison : c'est la grosse majorité des importateurs qui ont la possibilité ou le devoir de choisir pour ces transports le pavillon français.

Ensuite, c'est que les Armements français sont assez heureux de trouver les transports de charbons en sortie de Rotterdam ou Gand, ou d'Anvers, comme frêts de retour pour leurs navires qui ont déchargé dans ces ports leurs cargaisons de minerais de fer, tel que par exemple les minerais en provenance des mines de fer de Normandie.

De plus, ces ports étant parfaitement outillés et les opérations de manutentions s'effectuant très rapidement, les temps de planche sont réduits au minimum et ainsi les navires peuvent sur ces voyages en sortie de Rotterdam, d'Anvers ou de Gand, accélérer leur rotation.

Comment s'établissent maintenant ces proportions pour les autres ports charbonniers que celui de Rouen.

Port de Bordeaux. — A Bordeaux (auquel il faut ajouter ses annexes « Pauillac et Blaye »), il a été importé en 1927 un tonnage global de 1.719.918 tonnes.

Sur ce tonnage, la part du pavillon français est ressortie à 57 % en 1927, contre 58 % en 1926 et 49 % en 1925, soit 975.587 tonnes débarquées par 348 navires français, contre 744.341 tonnes débarquées par 317 navires étrangers.

Quelle est la part du pavillon français dans le transport de la houille importée par Bordeaux en provenance de chaque pays vendeur.

En 1927, les navires français ont transporté 49 % des charbons anglais importés dans le port de Bordeaux et ses annexes, en s'attribuant 589.625 tonnes et en laissant 607.675 tonnes aux navires étrangers.

Ce chiffre est extrêmement favorable à notre Armement, car en 1926, notre flotte charbonnière n'avait transporté que 40 % des charbons anglais dont le tonnage total n'avait pas atteint 500.000 tonnes en raison de la grève anglaise.

En 1925, surtout, la part du pavillon français n'était pas supérieure à 37,70 % sur un tonnage sensiblement égal à celui de 1927.

En ce qui concerne les charbons allemands, la part revenant au pavillon français dans leur transport est très supérieure à la part du pavillon français dans l'importation des charbons anglais et ce, pour les mêmes raisons que celles exposées précédemment pour le port de Rouen.

Ce pourcentage qui était en 1926 de 75 % a été en 1927 de 78 %. Nos navires ont, en effet, transporté 318.202 tonnes de charbons et laissée seulement aux navires étrangers moins de 90.000 tonnes; ce pourcentage se trouve néanmoins très inférieur à la moyenne réalisée en 1925 qui fut de 92 % sur un total d'importation égal à 360.862 tonnes.

En ce qui concerne les charbons américains, le pourcentage est évidemment beaucoup plus faible, notre flotte charbonnière se composant en majeure partie de petites unités, d'un tonnage variant entre 1.800 et 2.500 tonnes. Pour ces navires, la traversée de l'Atlantique peut présenter une source d'aléas plus grande au point de vue d'une telle navigation, et d'autre part, le prix de revient d'une telle navigation est plus élevé pour les petites unités que pour les gros navires, en particulier, la consommation de charbons de soutes variant avec le tonnage d'une façon non proportionnelle mais dégressive, le coût de revient de la tonne transportée par un petit navire sur une longue distance étant très supérieur à celui de la

tonne transportée sur le même trajet par un gros cargo.

Parmi les 37.606 tonnes de charbons américains importées au port de Bordeaux par 10 navires, 5.714 tonnes seulement ont été transportées par deux navires français représentant 15 % du total contre plus de 31.000 tonnes par 6 navires étrangers.

En 1926, d'ailleurs, nous n'avons apporté que 10 % du total par navires français.

Naturellement, le contingent total des charbons expédiés par nos Mines du Nord et du Pas-de-Calais à destination de Bordeaux, a été chargé à bord de navires français. Ce total est de 25.098 tonnes, total qui est évidemment extrêmement faible si on considère les espoirs qui avaient été mis dans ce trafic pour décongestionner les mines du Nord en sauvegardant les intérêts de l'Armement et des industries portuaires.

Après avoir ainsi exposé objectivement la part du pavillon français dans les importations de charbons du port autonome de Bordeaux, il faut considérer la répartition qui peut en être faite par catégorie de destinataires, c'est-à-dire, d'une part, les personnes morales et concessionnaires de services publics soumis à l'application du décret du 28 janvier 1922, et, d'autre part, les importateurs privés qui n'obéissent à aucune autre considération que celle de profiter de la loi de l'offre et de

la demande et peuvent être ainsi amenés à se désintéresser du pavillon transportant leur cargaison.

Sur 1.719.918 tonnes importées par le port autonome de Bordeaux en 1927, 879.696 tonnes ont été importées par les destinataires se trouvant dans l'obligation de respecter les dispositions du décret qui a instauré un droit de préférence pour le pavillon français.

Sur ce total, 586.363 tonnes ont pu bénéficier du pavillon français, soit 67 %, un tiers ayant été transporté par pavillons étrangers, soit 293.333 tonnes. Or, en 1925, la part de notre pavillon ne dépassait pas 64 %.

Evidemment, l'autre partie de notre importation, celle formée des cargaisons destinées aux importateurs privés ne donne pas des résultats aussi intéressants.

Et c'est malheureusement ce tonnage qui devrait être traité surtout sur le marché français et dont le transport par pavillon national favoriserait beaucoup notre armement.

En effet, les tonnages de houilles destinées aux personnes morales, assujettis au décret de 1922, sont pour une grosse part destinés aux compagnies de Chemins de fer ou à des entreprises d'une très considérable importance qui, très souvent possèdent elles-mêmes des flottes de charbonniers : ces flottes sont évidemment gérées d'une façon autonome mais néanmoins, il est hors de doute qu'elles ne peuvent être complètement rendues

indépendantes des Sociétés ou des Compagnies dont elles sont les filiales.

Elles subissent moins que les autres Armements les aléas de cette industrie et la portée du décret de 1922 ne vient donc que confirmer une situation qui de toute façon existerait, les importateurs armateurs confiant évidemment leur importation aux navires de leur flotte filiale.

Quoi qu'il en soit et spécialement pour le port de Bordeaux la part du pavillon français dans le transport des cargaisons destinées à des importateurs privés, ne s'est élevée qu'à 47 % du total, soit 389.224 tonnes débarquées par 164 navires français, contre 450.998 tonnes confiées à 226 navires étrangers : ce même pourcentage s'était élevé à 57 % en 1926, mais il est juste d'observer qu'il ne dépassait pas 30 % en 1925.

L'examen du trafic charbonnier du port de Bordeaux, en montre donc tout d'abord l'importance au point de vue de la vie et du développement du port lui-même et au point de vue des intérêts de l'Armement au tram-ping. Il permet de dégager également un autre argument qui a été fréquemment mis en avant par les groupements économiques de cette région, c'est la question de l'exportation des bois de mines, dont l'exploitation constitue une des principales sources de revenus de la région.

Chaque année, en effet, des centaines de milliers de tonnes de bois des Landes sont expédiées par Bordeaux vers l'Angleterre où ces poteaux de pins servent de boisage dans les charbonnages britanniques.

Ce trafic à l'exportation se trouve facilité pour la région en cause par le fait que ces transports utilisent justement à leur retour, les steamers charbonniers qui apportent à Bordeaux dans la région du sud-est des charbons anglais.

Ils bénéficient d'un frêt moins élevé que celui qu'il faudrait payer pour un trafic unilatéral, et c'est cette circonstance favorable qui a permis de développer largement les exportations de bois des Landes.

L'expérience de la grève des mines britanniques a fait ressortir cette relation de faits entre eux.

En 1925, Bordeaux avait exporté 740.000 tonnes de poteaux de mines et Bayonne 163.000 tonnes environ.

En 1926, ces mêmes chiffres tombent respectivement à 319.000 tonnes et 99.000 tonnes, ce qui représente une diminution de plus de 50 %; encore faut-il observer que cette diminution eût été plus considérable encore si la grève anglaise n'avait pas eu lieu pendant les mois d'été ou d'automne, où le trafic des bois passe généralement par une dépression.

La moyenne mensuelle du tonnage exporté qui était tombé de 75 à 35.000 tonnes pour l'ensemble des deux

ports de sortie, de 1925 à 1926, se relève rapidement après la fin de la grève, et le chiffre du tonnage de bois de mines exporté par ces deux ports oscille de Janvier à Mai 1927 entre 55 et 82.000, ce qui le rapproche sensiblement de son niveau de 1925.

Mais à partir de juin, on observe une nouvelle chute que ne suffisent pas à expliquer les variations saisonnières de ce trafic et qui doit être imputée à l'effort des mines françaises pour mettre la main sur ce marché et pour remplacer une partie des charbons anglais consommés antérieurement par cette région du sud-ouest, par une quantité équivalente de charbons français.

En définitive, le trafic des bois de mines a diminué notablement par suite de cet état de choses. Mais les exportateurs landais semblent avoir la possibilité de récupérer dans une autre direction le trafic qu'ils pourraient perdre du côté des mines anglaises.

C'est du moins là l'argument des houillères du Nord et du Pas-de-Calais.

Lors de l'examen auquel les groupements régionaux et les services publics se sont livrés on a mis en avant la possibilité d'établir un courant de trafic par mer entre les Landes et les houillères du Nord par l'intermédiaire de Dunkerque ou de Calais. Mais il ne semble pas cependant qu'il faille nourrir beaucoup d'espoir de ce côté, car les arrivages de charbons français par mer dans les ports

de l'Atlantique ne suffiraient pas à procurer un retour suffisant aux bois de mines, tout au moins dans l'état actuel de ce trafic qui est évidemment susceptible de se développer ultérieurement lorsque les canaux du Nord et que les ports de Calais et de Dunkerque seront mieux équipés.

Une autre raison d'ailleurs, d'ordre industriel et commercial vient s'opposer malheureusement à la création de ce trafic.

Les petits propriétaires qui exploitent les bois de la forêt landaise ne peuvent pas changer leurs habitudes du jour au lendemain.

Ils sont jusqu'ici habitués à fournir à l'Angleterre des bois bruts non écorcés et non classés.

Or, les Mines françaises préfèrent les bois des Pays Scandinaves qui satisfont à leurs conditions et à leurs habitudes.

Il y a là un ensemble de traditions très anciennes dont il faut tenir compte.

On pourrait objecter il est vrai, à ce point de vue qu'il appartient aux fournisseurs de régler leurs procédés de travail sur les besoins du client.

Il faut donc espérer que cette raison ne conservera qu'un caractère secondaire et n'entravera pas la création de ce trafic charbonnier en sortie de Dunkerque, trafic souhaitable à tous points de vue.

D'autre part, en ce qui concerne les pins des Landes, la clientèle anglaise, de toute façon, ne pourrait être entièrement perdue, car les houillères du Pays de Galles réserveront toujours une préférence à ces pins pour leur qualité.

Port de Marseille. — Le trafic charbonnier du port de Marseille qui s'est élevé en 1927 à 1.223.857 tonnes, a reçu 113 navires français ayant transporté 597.982 tonnes de charbons et 152 navires étrangers qui ont transporté 625.875 tonnes. C'est-à-dire que 48 % de l'importation totale ont été transportés par des navires français contre 52 % en 1926 et 38 % en 1925.

Sur le total général, les assujettis au décret du 28 Janvier 1922 ont importé un total de 607.854 tonnes de houilles en 1927, dont 438.854 tonnes ont été confiées à 74 navires français, soit 73 % environ, et 169.000 tonnes à 30 navires battant pavillon étranger.

Quant au surplus, soit 616.000 tonnes, destinées aux importateurs privés, il a été transporté à raison de 159.128 tonnes par 39 navires français, soit 25 % environ et 456.875 tonnes par 122 navires étrangers.

Port du Havre. — Le total des houilles importées en 1927 se décompose de la manière suivante d'après le pavillon des navires transporteurs.

273.016 tonnes transportées par 97 navires français; 733.382 tonnes transportées par 384 navires étrangers. Le pourcentage revenant au pavillon français ne s'élève donc qu'à 27 %.

Parmi les grands ports français, le port autonome du Havre est l'un de ceux qui reçoit donc le plus de charbon sous pavillon étranger.

Le classement de ces charbons suivant leur pays d'origine et d'après leur transport par pavillon, s'établit suivant le tableau ci-dessous :

	SOUS PAVILLON français	SOUS PAVILLON étranger
	Tonnes	Tonnes
Charbons anglais.....	182.662	578.329
Charbons allemands.....	87.903	26.378
Charbons américains.....	..	126.378
Charbons polonais.....	—	2.380

Port de Caen. — Pour ce port, la proportion est infiniment plus favorable pour le pavillon français dont la proportion s'élève à 58 %.

Le trafic houiller de l'exercice 1927 se décompose en effet de la manière suivante : 574.704 tonnes transportées par 270 navires français, contre 413.657 tonnes transportées par 231 navires étrangers.

Le tableau suivant résume les tonnages des charbons importés par le port de Caen en 1927, par pays de provenance et par pavillon :

	SOUS PAVILLON français	SOUS PAVILLON étranger
	Tonnes	Tonnes
Charbons anglais.....	321.246	265.016
Charbons allemands.....	246.508	148.644
Charbons belges.....	5.980	—

Ce qui donne, dans le transport des charbons anglais une proportion de 54 % au profit de nos navires et une proportion de 62 % pour la part du pavillon français dans le transport des houilles allemandes.

Autres ports français. — A Nantes, 895.362 tonnes de charbons importés en 1927 ont été débarquées par 355 navires et se répartissent de la manière suivante :

468.399 tonnes débarquées par 161 navires français,

426.963 tonnes débarquées par 194 navires étrangers.

La proportion globale du pavillon français ressort donc à 52 % et cette proportion dans les transports répartis par pays de provenance se décompose de la manière suivante :

48 % pour le transport des charbons anglais,

68 % pour le transport des charbons allemands,

44 % pour celui des charbons polonais,

55 % pour le transport des charbons belges.

A Saint-Nazaire, où nos navires ont transporté 442.862 tonnes contre 149.228 tonnes, confiées aux navires étrangers, la proportion en faveur du pavillon national est de 75 %.

Pour La Rochelle-La Palice, cette proportion est également de 75 %, elle a été en 1927 de 51 % à Dieppe.

CONCLUSION

De cette étude, il semble que l'on puisse conclure de façon formelle en faveur de la liberté des échanges applicable aux mouvements du charbon.

Car s'il est vrai que la situation particulière des Mines françaises aggravée par la crise charbonnière européenne ait motivé à juste titre les mesures de protection dont le Gouvernement a entouré notre production nationale, en fait, en période normale, le retour à la liberté des échanges est absolument nécessité par l'importance des branches de l'activité nationale qui sont touchées par ces mouvements du charbon.

D'une part, la vie des ports est alimentée pour plus de moitié par le trafic charbonnier et doit être au même titre que les mines françaises l'objet de la sollicitude du Gouvernement.

Sans demander à l'Etat un régime de protection spécial, la stricte application du régime de libre échange sans mesure de protection spéciale suffirait pour provoquer un courant régulier permettant une production ré-

gulière de recettes pour les Chambres de Commerce et les Administrations des ports autonomes.

De plus, les mesures prises en faveur de l'Armement français, telle que la Loi de 1922 sur l'emploi du pavillon ou que le Crédit maritime ne peuvent avoir d'effet que si un trafic important est ouvert à l'activité de cet Armement.

Or, nous avons vu qu'abstraction faite des lignes régulières qui reçoivent d'ailleurs une aide de l'Etat sous forme de subventions et de primes, l'Armement au tramping trouve les 2/3 de son activité dans le transport des charbons.

Enfin, si on veut ajouter une comparaison faite au point de vue social, on peut dire que l'importation des charbons par les ports et que leur transformation utilisent une main-d'œuvre entièrement française, alors que les mines au contraire emploient une main-d'œuvre où se trouvent de nombreux éléments étrangers.

Enfin, le libre jeu de la concurrence entre la production française et les productions étrangères sur le marché français, permet seul d'obtenir un prix minimum de la houille, condition absolument nécessaire à l'établissement normal des prix de revient de l'industrie.

En particulier, le caractère spécial de la production anglaise dont nous nous sommes efforcé de montrer l'aspect, permet de dire que ces houilles sont extraites

dans des conditions industrielles et commerciale; telles qu'elles sont vendues FOB port anglais au prix minimum.

Il semble donc absolument opposé à l'intérêt national d'en prohiber ou d'en entraver l'importation.

Il semble heureusement que la crise de surproduction qui a motivé cette politique charbonnière spéciale, soit sur le point de s'éteindre.

Un examen rapide de la condition actuelle de chacun des pays producteurs qui concourent à l'approvisionnement de la France en combustibles minéraux, permet de constater une amélioration très nette de la situation charbonnière.

En Grande-Bretagne, dans les principaux districts exportateur, la demande se développe progressivement.

Les résultats d'exploitation pour la plupart des districts, font ressortir depuis le début de l'année 1929, un bénéfice par tonne extraite, alors que jusqu'au troisième trimestre de 1928, les résultats d'exploitation se traduisaient toujours par une perte.

Dans le sud du pays de Galles, tandis que l'exploitation de ce bassin avait accusé une perte de 1/6 par tonne extraite pour le troisième trimestre de 1928, la perte n'a été que de 5d. 54 pour le quatrième trimestre de la même année et a entièrement disparu pour l'exercice 1929.

En Allemagne, le froid rigoureux a multiplié les commandes au début de l'année et le gel du Rhin en ayant

longtemps retardé les livraisons, il n'existe actuellement aucun disponible sur le carreau des Mines. Même les Mines allemandes ont dû fréquemment demander l'annulation des ordres qui eussent dû être exécutés en hiver et que le gel du Rhin et l'embouteillage des ports d'Anvers et de Rotterdam avaient retardés.

De même les Mines du Nord et du Pas-de-Calais bénéficient de l'amélioration survenue sur la plupart des marchés charbonniers.

Toutes les Mines de ces bassins ont leurs carnets de commandes remplis et effectuent leurs livraisons avec des retards considérables.

Dans de nombreuses catégories de combustibles, les Mines refusent de prendre les commandes.

Comme corrolaire de cette augmentation de la demande, l'activité des Mines françaises dans l'Ouest de la France se fait moins vive. Les importateurs de charbons étrangers peuvent reprendre en main une partie de la clientèle qu'ils avaient perdue depuis quelques années. La vente des briquettes et des boulets s'effectue à des prix plus rémunérateurs et permettent la réouverture d'usines qui longtemps furent fermées et autorisent ainsi le réembauchage d'une main-d'œuvre entièrement française, qui, dans de nombreux ports, avait dû être licenciée pendant la crise charbonnière.

De même, les Mines françaises diminuent leur activité

en Afrique du Nord, les prix cotés au Maroc, en Algérie, en Tunisie, sont en hausse très marquée et ne permettent plus aux représentants de ces Mines d'enlever les appels d'offres lancés par les grosses entreprises de ces régions.

Il semble donc que l'expérience de la crise charbonnière qui a sévi particulièrement en 1928, ait servi de leçon aux mines françaises et étrangères, et qu'à la faveur du redressement actuel des cours, une stabilisation soit en train de s'effectuer où chaque production houillère retrouvera la clientèle qui doit lui être normalement attribuée par les conditions économiques qui entourent cette production par leur situation géographique et par la qualité des charbons extraits.

Il serait souhaitable que dans cette nouvelle stabilisation du marché, un équilibre soit réalisé entre les intérêts des mines françaises dont on ne peut nier l'utilité nationale, et, d'autre part, les intérêts des ports, de l'Armement français, qui constituent de leur côté des organismes dont le bon fonctionnement est indispensable à l'économie nationale.

Il ne semble pas que de prime d'abord il faille écarter l'application des tarifs préférentiels dans le transport des charbons français, mais il faudrait que ces tarifs soient soumis à une étude préalable plus approfondie et au contrôle de commissions d'enquête recrutées de la

façon la plus large parmi les représentants qualifiés des organismes ou des entreprises que peuvent toucher directement ou indirectement ces tarifs ou ces prix fermes.

En outre, en raison de la situation déficitaire des Compagnies de chemins de fer, un examen approfondi de vrait pouvoir être fait, des prix inscrits à ces tarifs, pour que ces prix, en aucun cas, ne soient inférieurs au prix de revient du transport considéré, car, autrement, par le jeu de la participation des deniers publics à la gestion des Chemins de fer, de nombreux contribuables paieraient des impôts pour permettre à des entreprises privées de réaliser des bénéfices dont ils ne tireraient aucun profit.

En fait, il est permis de penser que ces tarifs pourront être appliqués encore pendant quelques années pour permettre aux Mines françaises de consolider leur position d'amortir leurs investissements considérables.

On peut penser que plus tard, la production française sera allégée d'une grosse partie de ses charges financières et du poids énorme de ses amortissements, elle aura rationalisé ses méthodes industrielles et ses méthodes de vente, et se sera ainsi attaché une clientèle stable. Les prix de vente seront diminués du montant de la suppression des frais généraux d'exploitation qui pourront être considérablement diminués par le jeu des accords qui pourront être passés entre les Mines, et par la

concentration en une direction unique des Compagnies trop nombreuses qui existent actuellement.

A ce moment là, il faut espérer que les faveurs qui entourent actuellement les mines françaises, seront données alors aux ports et à l'Armement français qui doivent être soutenus pendant de longues années pour entrer enfin dans une période de progression qui est malheureusement loin d'exister actuellement.

En particulier, le développement des canaux du Nord, l'étude de prix fermes et de tarifs préférentiels sur Dunkerque et Calais, seraient, semble-t-il, des mesures opportunes pour permettre l'écoulement des charbons français par ces ports à destination de l'Hinterland, des ports français de la Manche et de l'Atlantique. Mais, naturellement, il faudrait prévoir l'équipement moderne de ces deux ports, leur agrandissement et un outillage suffisant pour les placer à la parité des grands ports exportateurs de Cardiff, de Rotterdam et d'Anvers.

Nous avons vu que l'établissement des prix FOB des charbons anglais, par suite de la concurrence des mines anglaises entre elles, donnent à ces prix le caractère de prix minimum. Néanmoins, la situation financière de ces mines est actuellement trop obérée par les pertes des exercices antérieurs ; malgré l'amélioration du marché, ces pertes ne permettent pas de prévoir une compensation par des bénéfices prochains dans l'état actuel du

marché, et il semble que pour parer à cet état de fait, le Gouvernement anglais cherche la solution du problème charbonnier et plus spécialement de la crise houillère britannique dans un accord international basé sur un contingentement de la production.

Or, ce contingentement serait sans doute basé sur les réserves minières elles-mêmes du pays envisagé, mais aussi sur les organisations de transports ou de manutentions dont il disposerait pour mettre sa production houillère à la disposition du marché.

Le développement et l'entretien de ces organismes est donc tout d'abord nécessaire pour les raisons que nous avons étudiées et qui sont propres à chacun d'eux, mais encore par ce fait que le bon fonctionnement de ces organisations de transports et de manutentions est nécessaire à la marche normale de notre extraction houillère.

Vu : Le Président,

WILLIAM OUALID.

Vu : Le Doyen,

H. BERTHÉLEMY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

S. CHARLETY.

BIBLIOGRAPHIE

De la Houille, par E. COMBEAU, Ingénieur Civil des Mines.

L'Europe-Nouvelle.

Mission d'Etudes de M. ROBERT-MULLER.

Circulaires du Syndicat Central des Importateurs de Charbons.

Bulletin de l'Association des Grands Ports Français.

Publications du Comité des Armateurs de France.

Le Journal des Charbonnages.

Rapport de M. Charles LEBOUCK au nom de la Commsision
extraparlamentaire pour la protection de l'Arme-
ment Français.

Publications du Comité « Ouest Expansion ».

*Bulletin de l'Association Française pour le développement
des Travaux publics.*

Conférence sur la situation des Mines Françaises par
M. GEORGES, le 17 mars 1929.

Les frêts fluviaux, par V. E. DELAYRE-PAGGI.

Echantillonnage et analyse du charbon, par E. CANCEL.

Circulaires du Syndicat des Fabricants d'Agglomérés du Littoral Français.

« *La Journée Industrielle* ».

Rapport sur la mise au point de l'outillage maritime auprès de l'Association Nationale d'Expansion Economique (Commission de l'Outillage National), par M. Georges HERSENT.

Questions de chemin de fer, par Richard BLOCH.

Traité d'Economie Politique, par M. le Professeur TRUCHY.

Les Combustibles industriels, par Félix COLOMER.

Rapports du Conseil d'Administration du Port de Bordeaux.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	1
Le rôle du charbon dans l'établissement des prix de revient de l'industrie	3
Les répercussions du transport de la houille sur l'entretien et le développement des organismes de transport et de manutention	4

CHAPITRE PREMIER

Le transport de la houille par voie fluviale	11
Avantages et inconvénients pratiques	11
Importance du trafic charbonnier dans le trafic total des voies fluviales	18
Situation fiscale, comparée à celle des transports par fer	20

CHAPITRE II

Le transport de la houille par voie ferrée et son prix .	27
---	-----------

CHAPITRE III

Du coût comparé des divers moyens de transport	41
§ 1. Dans quel sens les frais de transport agissent- ils sur la détermination du prix de la houille rendue à son lieu d'utilisation	42

	Pages
§ 2. Situation des principales productions houillères vis-à-vis du marché français.....	52
a) Mines françaises.....	52
b) Mines anglaises.....	60
c) Mines allemandes.....	67
Influence des tarifs de transport sur le prix des houilles provenant de chacune de ces productions	78
 CHAPITRE IV 	
Le régime spécial du traité de Versailles et son application à l'importation allemande.....	93
§ 1. Les stipulations du Traité de Versailles.....	93
§ 2. Le plan Dawes	95
§ 3. L'accord de Cologne.....	104
 CHAPITRE V 	
Les mesures spéciales protégeant les mines françaises .	111
§ 1. Régime de licences.....	111
§ 2. Tarifs préférentiels vers la région de l'Ouest.	121
§ 3. Augmentation de la taxe à l'importation.....	130
 CHAPITRE VI 	
Le trafic maritime et le commerce charbonnier	139
§ 1. L'activité charbonnière des ports français....	139
§ 2. L'activité de l'armement français.....	152
CONCLUSION.....	175

Imprimerie LES PRESSES MODERNES

45, Rue de Maubeuge, PARIS

- Ateliers de Reims (Marne) -

